

ORIGINAL

URL:

<http://defesanacional.org/index.php/espaco-menu/historia-de-portugal/555-as-forcas-armadas-portuguesas>

As Forças Armadas Portuguesas

Forças Armadas Portuguesas

As **Forças Armadas Portuguesas actuais**, são coordenadas pelo Estado Maior das Forças Armadas e são responsáveis pela manutenção da soberania nacional e pela defesa do território português quer a nível terrestre, marítimo ou aéreo. São três os ramos que fazem parte das Forças Armadas de Portugal:

Exército, Força Aérea e Marinha. O **Chefe Supremo** das Forças Armadas de Portugal é o **Presidente da República**. O Ministério da Defesa Nacional gere todos os meios logísticos e humanos das Forças Armadas bem como a administração de equipamentos militares. A cada ramo está associado um general que é responsável pela manutenção do seu respectivo

A **Marinha Portuguesa** tem uma história bastante antiga, que se liga à própria história de Portugal, aliás, a **Marinha de Guerra Portuguesa é a mais antiga do mundo, de acordo com uma bula papal**. A primeira batalha naval da Marinha Portuguesa de que se tem conhecimento, deu-se em 1180, durante o reinado do primeiro rei de Portugal, D. Afonso Henriques, ao largo do **Cabo Espichel**, quando uma esquadra portuguesa, comandada por **D. Fuas Roupinho**, derrotou uma esquadra muçulmana.

A **História do Exército Português** está directamente ligada à **História de Portugal**, desde a sua primeira hora



As forças terrestres estiveram presentes na luta dos portugueses pela sua independência contra Leoneses e Muçulmanos no invasores castelhanos no séc. XIV, contra os ocupantes espanhóis no séc. XVII e contra os invasores Franceses no séc. XIX. Participaram ainda nas campanhas portuguesas no ultramar e exterior, desde o séc. XV, na África, Ásia, América, Oceânia e Europa. Durante o século XX, Portugal teve apenas duas grandes intervenções militares.

A primeira, durante a Primeira Guerra Mundial, e a segunda entre 1961 e 1974, nos seus antigos territórios ultramarinos de Angola, Guiné Bissau e Moçambique,, a Guerra Colonial, de cujo conflito resultaram milhares de feridos e mortos (por Portugal morreram cerca de 9.000) para ambas as partes e cujas marcas, no caso específico de Portugal, permanecem ainda vivas no presente, principalmente pelo facto de que muitos políticos actuais, para defenderem a cegueira das suas ideologias políticas,

NÃO HONRAREM A MEMÓRIA DOS QUE MORRERAM E SOFRERAM PELA PÁTRIA!.

No entanto, Portugal tem participado actualmente em inúmeras missões de paz da ONU, como a INTERFER e a UNTAET, em Timor Leste, a MINIURSO, no Sahara Ocidental, a EUFOR na Bósnia, KFOR no Kosovo, ISAF no Afeganistão, MONUC na República Democrática do Congo, UNIFIL no Líbano e NTM no Iraque. A partir de 2003, Portugal aboliu o serviço militar obrigatório, que passou a ser opcional.



Forças armadas portuguesas - equipamento moderno

História das Forças Armadas Portuguesas

Batalhas Medievais - Guerras da reconquista Batalha de São Mamede - Afonso Henriques vence D. Teresa em 1128 Combate travado a 24 de Junho de 1128 no lugar de São Mamede, nas vizinhanças de Guimarães. Assinala a afirmação da independência portuguesa face à Galiza, pela vitória do jovem D. Afonso Henriques contra as tropas de sua mãe, D. Teresa, e do conde Fernão Peres de Trava.

Afonso Henriques comandava um exército de nobres do Condado Portucalense, descontentes com a hegemonia galega sobre os destinos do território de Entre-Douro-e-Minho, personificada na família dos Travas.

Batalha de Cerneja - Afonso Henriques vence os Leoneses (1137) Em 1137 vence os Leoneses na batalha de Cerneja, mas os mouros aproveitando-se das quezílias entre D. Afonso Henriques e o seu primo Afonso VII conquistam o castelo de Leiria, e ameaçam Coimbra. Batalha de Ourique - Afonso Henriques vence os muçulmanos em 1139 Batalha travada em 25 de Julho de 1139, dia de Sant'Iago, entre as forças do nosso primeiro rei e as de um chefe islâmico denominado Esmar. A Batalha de Ourique associa-se à história da aclamação de Afonso Henriques como rei pela nobreza guerreira, em que se descreve o seu regresso triunfal a Coimbra, com a possível indicação de ter sido a partir desse momento que o infante passou a intitular-se rei.



Afonso Henriques conquistou **Santarém** (Março de 1147) e **Lisboa** (Outubro de 1147), esta com a ajuda de cruzados Ingleses, Franceses, Alemães e Flamengos que iam para a Palestina. Tomaria ainda **Almada e Palmela**, que se entregaram sem luta, conquistando posteriormente, em 1159, **Évora e Beja**, que perderia pouco depois a favor dos mouros. A reconquista de **Beja** foi de novo possível em 1162, reocupando-se também **Évora**, com a ajuda de **Geraldo Sem Pavor**, em 1165.

D. Sancho I passou a comandar os exércitos portugueses. Em 1158 conquista Alcácer do Sal, de 1165 a 1169 conquista Évora, Beja e Serpa, que voltam a ser perdidas para os muçulmanos que recuperaram grande parte do Alentejo

Conquista a importante cidade de **Silves**, a 3 de Setembro de 1189. No entanto a conquista dura pouco, e Silves que já tinha sido anteriormente conquistada por Fernando Magno de Leão em 1060 e depois perdida, volta a cair nas mãos dos árabes em Abril de 1191, conquistada por Ibne Juçufe.

Silves é reconquistada definitivamente no reinado de **D. Sancho II**, por **D. Paio Peres Correia** mestre da **Ordem de San Tiago** que num golpe de sorte, aproveitando a saída das tropas de Almansor, que tinha abandonado a cidade, deixando-a indefesa, para atacar Estombar.

Origens da marinha portuguesa

D. Afonso Henriques tinha uma marinha primitiva que esteve envolvida em constantes



Late Fifteenth Century Ship

escaramuças

com os barcos muçulmanos no estreito de Gibraltar. **D. Fuas**

Roupinho foi um dos primeiros comandantes navais portugueses.

O seu sucessor **D. Sancho I** continuou a expansão naval do reino mandando construir em 1189, uma esquadra de 40 galés, galeotas e outros barcos. **D. Diniz** mandou semear um pinhal perto de Leiria, para fornecer madeira para a construção naval e encorajar a indústria conferindo o privilégio de cavaleiros aos seus oficiais e artesãos. Manteve uma esquadra permanente para guardar as costas contra os ataques dos piratas, e foi o primeiro monarca português a estabelecer um posto de Almirante permanente e hereditário.

Em 1317 um nobre genovês famoso, **Manoel Pessanha**, foi o primeiro a ser nomeado para esse posto. Pessanha trouxe para Portugal diversas famílias genovesas que se tornaram com o tempo, os mais influentes na expansão marítima Portuguesa.

Batalha de Navas de Tolosa - Portugueses e Castelhanos vencem os muçulmanos (1212) Detendo o avanço dos Almóades na Península Ibérica, os reis de Castela, Aragão, Navarra, Leão e Portugal fizeram reunir um exército coligado contra as tropas do Califa al-Nasir, derrotadas por completo nesse dia. Esta importante e sanguinolenta batalha foi das mais renhidas da Alta Idade-Média, marcando uma data decisiva para a Reconquista na Espanha.

Batalha do Salado - **Afonso IV** e **Afonso XI** de Castela vencem os muçulmanos na grande batalha do Salado na Andaluzia, de grande importância para a independência dos dois reinos (1340)

No começo do Outono de 1340, **Afonso IV de Portugal** dirigiu-se a Sevilha, em auxílio de Afonso XI de Castela, donde seguiram os dois monarcas cristãos para Tarifa, cercada então pelos fortes exércitos sarracenos. A batalha travou-se junto ao rio Salado, (30 de Outubro de 1340) cabendo às tropas portuguesas a tarefa de defrontar as do rei de Granada, que se encontravam do outro lado do rio.

É salientada a coragem de **D. Afonso IV**, que a esta batalha ficou a dever o cognome de o **Bravo**, e também o seu desinteresse pela riqueza, bem como a dos combatentes portugueses que o acompanharam, que não quiseram aceitar a oferta de Afonso XI para que colhessem, do opulento espólio deixado no campo de batalha pelos Sarracenos vencidos, tudo o que lhes aprouvesse.

A **Batalha do Salado** foi o remate da última tentativa de vulto realizada pelos Muçulmanos e pelo remanescente reino de Granada para restabelecer ou, pelo menos, alargar o seu domínio na Península. Nesta batalha também teve um

papel importante a **Marinha Portuguesa**, comandada pelo almirante Manoel Pessanha, cortando as rotas de abastecimento entre Marrocos e a Península..

Guerras pela independência (1384-1385)



Batalha do Aljubarrota - Nuno Álvares Pereira vence os castelhanos (1384)
Batalha de Aljubarrota - Nuno Álvares Pereira vence os castelhanos (1385)
Batalha de Valverde - Nuno Álvares Pereira vence os castelhanos (1385)

Antes da batalha de Aljubarrota, os portugueses tinham derrotado os castelhanos em **Trancoso** (Junho de 1385), e depois comandados por D. Nuno Álvares Pereira triunfaram na batalha de **Atoleiros** (Abril de 1384) e depois **Valverde** no território de Castela (Outubro de 1385).

A vitória de Aljubarrota, seguida pelos êxitos posteriores de Nuno Álvares, asseguraram o reino a **João I** e fizeram dele um aliado desejável. Uma pequena força de arqueiros ingleses estiveram presentes em Aljubarrota. O **tratado de Windsor** (9 de Maio de 1386) estabeleceu a **aliança Anglo-Portuguesa**, aliança até hoje permanente entre os dois reinos.

Descobertas - batalhas e conquistas

A **Conquista de Ceuta** A 25 de Julho de 1415, sob o comando do Rei D. João I, largaram de Lisboa, em direcção ao Norte de África, 242 navios, alguns armados de guerra e galés, nos quais seguiam **D. Henrique, D. Pedro e D. Duarte**.

A 21 de Agosto de 1415, os botes dos navios do Infante D. Henrique começaram a despejar gente na praia. Depois de um pequeno ataque, cheios pânico, os Mouros recolheram-se espavoridos às portas da cidade, e 500 dos Portugueses, que correram logo sobre eles, entraram também de roldão, sendo depois auxiliados pelos infantes D. Henrique e D. Duarte com mais forças.

Também o Rei ao tomar conhecimento da situação, foi em auxílio com as suas tropas. Pode dizer-se que com a conquista de Ceuta começou a **Época das Descobertas**

Conquistas de D. Afonso V em África

Conquista a pequena praça de **Alcácer-Ceguer**, no estreito de Gibraltar, em 1458, **Anafé** em 1464, e **Arzila** em 1471.. Em 1463-1464 há nova expedição a **Tânger**, mas que não resulta. Com a conquista de Arzila, Tânger é também ocupada. Nesta última campanha participa o príncipe **D. João** que, com 16 anos, se bate corajosamente e é armado cavaleiro.

São estas expedições e conquistas em África que valem o cognome de o **Africano a D. Afonso V**, e que lhe conferem prestígio entre a nobreza europeia. Como tinha casado com Joana, filha de Henrique IV de Castela, Afonso V reclamou o trono Castelhana e envolveu-se numa larga disputa com Fernando e Isabel, e foi derrotado na região de **Zamora e Toro** em 1476. Embarcou para França para pedir ajuda a Luís XI, mas não o conseguiu.

No seu regresso assinou com Castela o **tratado de Alcáçovas (1479)**, abandonando os direitos da sua esposa Joana. **Afonso V** nunca recuperou deste seu fracasso, e durante os seus últimos anos de vida, o seu filho, o futuro **D. João II**, administrou o reino.

O Infante D. Henrique o Navegador

O terceiro filho de D. João I e D. Filipa de Lencastre, mais conhecido impropriamente como "Navegador" (ele pessoalmente nunca passou de Tanger), chamava-se Henrique e foi mestre da Ordem de Cristo (1420), que o rei D. Dinis I tinha fundado (1319). Os fundos da ordem eram usados para atrair geógrafos e navegadores preparados e simultaneamente equipar uma série de expedições que gradualmente, começaram a colher frutos.



A data da primeira expedição do príncipe não é conhecida exactamente, mas parece ter sido cerca de 1418, quando a ilha de Porto Santo foi visitada. O primeiro contacto com a Madeira data provavelmente de 1419. Fez-se uma tentativa de povoar as Canárias, sem êxito, e entre 1427 e 1431 os marinheiros portugueses visitaram os Açores.

Mas os Açores e a Madeira eram desabitados, e a sua colonização procedeu-se rapidamente cerca de 1445. O açúcar aí produzido era exportado para a Europa e dava às ilhas uma grande importância económica. Ao mesmo tempo os barcos do príncipe Henrique estavam reconhecendo a costa Africana, passando o Cabo Bojador em 1434 e o Rio de Ouro em 1436. A infeliz expedição contra Tanger (1437) foi seguida afinal seguida por um arranque das descobertas. Em 1439 o Príncipe Henrique foi autorizado a colonizar os Açores; e desde 1440 que as expedições que se seguiram foram equipadas com um novo e ligeiro navio, a caravela, atingiram a baía de Arguin (1443), Cabo Verde (1444), e à morte de Henrique (1460) tinham explorado toda a costa sul até à Serra Leoa. Sob o reinado de Afonso V, fizeram-se três expedições contra Marrocos (1458, 1463 e 1471); na última delas, Tanger e Arzila foram capturadas.

As explorações africanas não foram inteiramente abandonadas, mas fica para João II, com o seu sentido agudo do interesse nacional, fundar uma fortaleza e feitoria de comércio no Golfo da Guiné em Elmina (São João da Mina, 1481-82). Diogo Cão descobriu a foz do rio Congo em 1482 e avançou até Cape Cross, duzentas léguas para sul (1486).

O Homem que expandiu o mundo

Vasco da Gama descobre o caminho marítimo para a Índia

Vasco da Gama partiu de Lisboa (Restelo), a 8 de Julho de 1497, levando três naus e um navio de mantimentos. Chegou à ilha de Santiago (Cabo Verde) nos princípios de de Agosto e, a 8 de Novembro, ancorou na angra de Santa Helena (ainda na costa ocidental da África), após uma larguíssima rota através do Atlântico Sul.



Uma vez dobrado o cabo da Boa Esperança e a seguir, os cabos das Agulhas e do Infante, ancorou na Angra de S. Brás, onde foi destruído o navio dos mantimentos.

Passou ao largo do cabo do Recife e rumou então para o Norte.

Alcançou o rio dos Bons Sinais (oz do Zambeze), Quelimane, em Moçambique), aportando depois a Mombaça e Melinde (duas cidades do actual Quénia).

Foi em Melinde que Vasco da Gama, tendo obtido as boas graças do sultão local, conseguiu que este lhe cedesse um piloto conhecedor dos segredos que permitiam uma boa travessia do Índico.

Com tão preciosa colaboração, **Vasco da Gama e os seus homens alcançaram finalmente a Índia, aportando a Capua (duas léguas a norte de Calecute), no dia 20 de Maio de 1498.**

Descoberta ou Achamento do Brasil

Depois do regresso de Vasco da Gama da Índia, em 1499, **Pedro Álvares Cabral** é nomeado comandante de uma frota de treze navios que partem em Março de 1500 com destino à Índia. Segue a rota indicada por Vasco da Gama, mas ao passar por Cabo Verde sofre um desvio maior para sudoeste, atingindo, a **22 de Abril de 1500**, a costa brasileira. Manda um navio a Portugal com a nova da descoberta e segue para a Índia, chegando a Calecut em 13 de Setembro de 1500.

Vários barcos se perderam, entre eles o de **Bartolomeu Dias**, que naufragou perto do Cabo da Boa Esperança, que ele próprio dobrara anos antes pela primeira vez. Depois de cumprir a sua missão no Oriente, Pedro Álvares Cabral regressa em 1501 e vai fixar-se nos seus domínios, na zona de Santarém, onde vem a falecer em 1520.

A Grande Batalha naval de Diu



As actividades dos portugueses levaram os muçulmanos a tomar acção militar. O sultão do Egipto, aliado aos venezianos e aos Turcos, organizou uma grande armada que atravessou o Oceano Indico até Diu, onde entrou em combate com uma esquadra portuguesa. No primeiro combate saíram vitoriosos e até mataram **D. Lourenço de Almeida**, filho de **D. Francisco de Almeida**.

D. Francisco de Almeida jurou vingança pela morte do filho, e em 2 de Fevereiro de 1509, travou-se uma grande batalha naval em Diu, e a armada do sultão foi totalmente destruída pelos portugueses, que assim asseguraram a sua hegemonia comercial e militar sobre a Índia e permitiu a Portugal estender o seu Império até à China e Japão. A grande superioridade da artilharia naval portuguesa, de muito maior alcance, melhor precisão e cadência de tiro, foi a principal responsável por esta tremenda vitória naval sobre os seus adversários muçulmanos e venezianos. Nesta batalha, os portugueses tinham uma esquadra de 18 navios entre naus e barcos de apoio, e os turcos, venezianos e indus cerca de 10 naus e galeões.



Portugueses no Japão

Afonso de Albuquerque - O Grande

D. Afonso de Albuquerque, sucessor de **D. Francisco de Almeida**, conquistou Goa (1510), que se tornou a sede do poder Português, e Malaca (1511); mandou duas expedições às Molucas (1512 e 1514); capturou Ormuz no Golfo Pérsico (1515). Pouco depois, Fernão Peres de Andrade chegou a Cantão na China, e em 1542 foi permitido aos mercadores portugueses instalarem-se em Liampo (Ning-Po), fundando em 1557 a colónia de Macau (Macao). Diz dele a "Bibliotheca Lusitana" de Diogo Barbosa Machado: «Chamado o Grande pelas heróicas façanhas com que encheu de admiração a Europa e de pasmo e terror a Ásia».

O Homem que provou que o mundo era redondo

Fernão de Magalhães



Fernão de Magalhães, filho de Rui Magalhães e Alda de Mesquita, nasceu em 1480 em Sabrosa ou no Porto e morreu em 27 de Abril de 1521 em Mactan, Filipinas. Foi pagem da Rainha D. Leonor em Lisboa. Navegou sob as bandeiras de Portugal (1505-1512) e Espanha (1519-21) e é considerado por muitos, como o maior navegador de todos os tempos. Devido ao tratado de Tordesilhas, Espanha entende que as ilhas das especiarias, as Molucas, lhe pertenciam, e envia uma expedição naval, comandada por Magalhães, que sai de Sanlúcar de Barrameda em 20 de Setembro de 1519, A frota passa por Tenerife, chega à costa do Brasil em 20 de Setembro, e seguindo para o sul, chega às costas da actual Argentina, Chile e depois ao oceano Pacífico. Descobriu o famoso estreito que hoje tem o seu nome, a "desejada passagem do sudoeste" e atravessou o oceano com uma sorte espantosa, tal a calma do mar que encontrou, que lhe chamou o "Oceano Pacífico". Nas Filipinas, na ilha de Mactan, foi morto em combate com os indígenas, e Sebastián Elcano termina a viagem, chegando a Espanha a 8 de Setembro de 1522.

Restauração da Independência



Guerras da Restauração**Batalha de Montijo (1644)** Primeiro confronto militar da Guerra da Restauração da independência, que teve lugar a 26 de Maio de 1644, numa veiga do Guadiana, a nordeste de Badajoz.

O exército português, composto por cerca de 7000 homens, comandados por Matias de Albuquerque, tinha tomado de assalto a vila fronteiriça de Montijo. De regresso a Portugal, na margem esquerda do rio Guadiana, esperava-o um contingente militar espanhol de 8500 homens, comandados pelo barão de Mollingen.

Depois de uma primeira fase desfavorável às forças portuguesas e perante o descuido dos espanhóis, distraídos na pilhagem, Matias de Albuquerque ordenou um contra ataque, que acabou com a vitória dos portugueses.

Linhas de Elvas (1659)

Os mais importantes cercos feitos à cidade de Elvas datam das guerras da restauração. Assim, em finais de 1644, o exército espanhol, comandado pelo marquês de Torrecusa, atravessou o rio Guadiana. Reconhecida a importância de Elvas, tentou tomar a cidade, acabando por retirar nesse mesmo ano, face à resistência portuguesa. Em 1658, um novo exército espanhol, desta feita sob o comando de D. Luís de Haro e equipado para manter um cerco prolongado, atacou a cidade. Em Janeiro de 1659, um exército de socorro veio ao encontro dos sitiados, terminando o cerco com a batalha das linhas de Elvas, de que os portugueses saíram vitoriosos.

Ameixial (1663)

Batalha travada a 8 de Junho de 1663, no contexto da Guerra da Restauração, entre portugueses comandados por D. Sancho Manuel (conde de Vila Flor) e pelo conde de Schomberg, e espanhóis sob o comando de D. João de Áustria, filho ilegítimo de Filipe IV. As tropas espanholas saíram de Badajoz, invadiram Portugal, tomando Évora e Alcácer do Sal, e aproximando-se de Lisboa. Os portugueses derrubaram as forças espanholas nos campos de Ameixial, a 5 km de Estremoz, razão pela qual os espanhóis chamam a este confronto batalha de Estremoz.

Castelo Rodrigo (1664)

Confronto militar integrado na Guerra da Restauração, durante a regência de D. Afonso VI, que teve lugar em 1664 na

vila fronteiriça de Castelo Rodrigo, entre os vales do Côa e Ribeira de Aguiar, no distrito da Guarda, contra a ofensiva espanhola. O exército português era comandado por Pedro Jacques de Magalhães e composto por 2500 homens contra os 5000 espanhóis comandados pelo duque de Ossuna. Os portugueses venceram a batalha obrigando os castelhanos a bater em retirada. Montes Claros (1665) Confronto militar travado em 17 de Junho de 1665, numa planície entre as serras da Vigária e de Ossa, na freguesia de Rio de Moinhos (Borba), opondo tropas portuguesas e espanholas. Este recontro surge integrado na Guerra da Restauração da independência nacional relativamente ao domínio dos Filipes de Espanha. As tropas portuguesas eram constituídas por 15 000 infantes e 5000 cavaleiros, sob o comando do conde de Schomberg (militar profissional de origem alemã que introduziu em Portugal importantes alterações de táctica militar), contra um contingente militar inimigo composto por 25 000 homens comandados pelos marquês de Caracena. Os espanhóis foram derrotados, sofrendo pesadas baixas, pelo que esta foi a última batalha da Guerra da Restauração, sendo a paz restabelecida em 1668

As Invasões Francesas - A Guerra Peninsular

Foram incursões militares de tropas francesas sobre o território português levadas a cabo, nos anos de 1807-1808, 1809 e 1810-1811, sob a direcção, respectivamente, dos marechais Junot, Soult e Massena.

A razão imediata das invasões relacionou-se com a recusa portuguesa em aderir ao Bloqueio Continental decretado por Napoleão em relação à Inglaterra, no ano de 1806. Para agravar a situação, em Agosto do ano seguinte, França apresentou um ultimato ao governo português: ou este declarava guerra à Inglaterra até dia 1 de Setembro ou as fronteiras nacionais seriam cruzadas pelos soldados franceses. Na medida em que a aliança anglo-lusa não foi quebrada, a ameaça foi cumprida em meados de Novembro.



O poderio militar gaulês aconselhou a que não fosse oferecida oposição de maior aos invasores. No entanto, a família real e a corte acharam por bem embarcar e instalar-se no Brasil de modo a evitar o seu aprisionamento e a manter a independência nacional.

1ª Invasão Francesa - Junot



Jean-Andoche Junot, Duque de Abrantes Junot declarou que os Braganças tinham sido depostos, mas a sua ocupação foi desafiada em Agosto de 1808 pela chegada de Arthur Wellesley (mais tarde duque de Wellington) e um exército inglês de 13.500 homens à baía do Mondego.

Ganhando as vitórias de Roliça (17 de Agosto) e Vimeiro (21 de Agosto), Wellesley permitiu aos seus superiores negociar a Convenção de Sintra (31 de Agosto), pela qual foi permitido a Junot abandonar Portugal levando todo o seu exército.

2ª Invasão Francesa - Soult

Nicolas Jean de Dieu Soult A segunda invasão francesa (1808-09) levou à morte John Moore na Corunha (Janeiro de 1809) e ao reembarque das forças britânicas. Em Fevereiro, William Carr (depois visconde) Beresford foi posto no comando do exército Português, e em Março o Marechal N.J. de Dieu Soult avançou desde a Galiza e tomou o Porto. Wellesley regressou a Portugal em Abril, afastou Soult do norte, e depois da vitória de Talavera de la Reina (Julho), libertou Portugal.

3ª Invasão Francesa - Massena -

Jean-André Masséna, 1º Duque de Rivoli, 1º Príncipe d'Essling - "l'Enfant chéri de la Victoire" - Excepto em Portugal! A terceira invasão francesa seguiu-se em Agosto de 1810 quando o marechal André Massena, o Marechal Michel Ney e Junot entraram na província da Beira.



Derrotados por Wellington no Buçaco (27 de Setembro) perto de Coimbra, as forças francesas tiveram que enfrentar as linhas de defesa de Torres Vedras ao norte de Lisboa, muito bem preparadas, e tiveram que aí invernar no meio de grandes privações.

Na primavera de 1811 puderam retirar-se, e em 5 de Março começaram a evacuação de Portugal, hostigadas pelos ataques de portugueses e ingleses e atravessando a fronteira depois de terem sido novamente derrotadas no Sabugal (3 de Abril). Portugal fez a paz com França em 30 de Maio de 1814.

Sir Artur Wellesley - Lord Wellington



A resistência armada à ocupação ganhou fulgor após a chegada de um contingente militar inglês liderado por Sir Artur Wellesley (doravante conhecido como Lord Wellington), que infligiu duas derrotas aos inimigos nas batalhas de Roliça e Vimeiro.

A conjugação de esforços entre portugueses e ingleses permitiu também obrigar Soult e os seus homens a abandonarem o País, em 1809.

Nesse mesmo ano começaram os preparativos para sustentar a nova invasão que se adivinhava.

Neste contexto, foram levantadas à volta de Lisboa três linhas de defesa fortificadas (as linhas de Torres).

Guerra Civil Portuguesa (1828-1834)

Ocorre no quadro da Crise da Sucessão ao Trono Português (1826-1834) que opôs o partido cartista, constitucionalista, ou liberal, liderado pelo ex-imperado D. Pedro I do Brasil, e ex-rei D. Pedro IV de Portugal, auto-proclamado regente do Reino em nome de sua filha a princesa do Grão-Pará, D. Maria da Glória de Bragança, depois D. Maria II, rainha de Portugal e o partido tradicionalista, legitimista, ou absolutista, encabeçado por D. Miguel I, rei de Portugal. Em causa estava a vontade de transformação de Portugal numa monarquia constitucional, o que se opunha aos princípios vigentes do legitimismo ou tradicionalismo, a que os liberais chamavam absolutismo.

Desembarque do Mindelo



Desembarque do Mindelo é a designação dada ao desembarque das tropas liberais a norte do Porto em 8 de Julho de 1832, durante as Guerras Liberais, nome pela qual ficou conhecida a **Guerra Civil Portuguesa** (1828-1834). O desembarque, que envolveu cerca de 7.500 homens, entre os quais se contavam Almeida Garrett, Alexandre Herculano e Joaquim António Aguiar, transportados por 60 navios, permitiu às forças liberais tomar a cidade do Porto no dia 9 de Julho, apanhando de surpresa o exército miguelista que haveria de as submeter ao prolongado Cerco do Porto.

D. Miguel I acabaria por capitular em 1834, em Évora Monte, abrindo caminho à implantação definitiva do Liberalismo em Portugal. Apesar do nome pelo qual ficou conhecido, o desembarque não ocorreu na vila de Mindelo, mas antes praia da Arenosa de Pampelido, actual Praia da Memória, na freguesia da Lavra, concelho de Matosinhos.

Batalha de Almoester

Batalha de Almoester foi travada em 18 de Fevereiro de 1834, saldando-se por uma vitória das tropas liberais, comandadas pelo Marechal Saldanha, sobre as chamadas tropas absolutistas, ou legitimistas, comandadas pelo general Lemos.

Santarém era o fulcro da guerra civil, mas o domínio da facção miguelista não existia apenas nesta cidade. Com efeito, apesar de várias vitórias liberais, no Norte as províncias de Trás-os-Montes, Minho e Beira Alta estavam ainda em poder de D. Miguel, que contava além disso com um vasto número de milícias que lhe eram fiéis no sul do País.

Batalha da Asseiceira

A batalha da Asseiceira travou-se na povoação de Asseiceira perto de Tomar 16 de Maio de 1834. Fez parte das guerras civis entre liberais e miguelistas, onde estes últimos foram derrotados. Além de mortos e feridos em grande número, os absolutistas deixaram 1400 prisioneiros nas mãos dos liberais. Esta batalha pôs termos ao reinado de D. Miguel, obrigado a recolher-se a Évora Monte, onde foi assinada a paz e de onde o monarca partiu para o exílio.

1ª Guerra Mundial (1914 - 1918)

Durante este período, com o começo da 1ª Guerra Mundial, Portugal proclamou a sua adesão à sua aliança com a Inglaterra (7 de Agosto de 1914) e pediu para entrar nas operações militares contra a Alemanha. Em 17 de Setembro partiu uma primeira expedição para reforçar as colónias em África, que lutaram no noroeste de Moçambique, na fronteira com o Tanganica, e no sudoeste de África, na fronteira com a África Sul ocidental alemã.

Em Fevereiro de 1916 Portugal apresou os barcos alemães que estavam nos seus portos , e a Alemanha declarou-lhe guerra (9 de Março). Um submarino alemão bombardeia a cidade do Funchal na ilha da Madeira em Dezembro de 1916, o que causou grande emoção em Lisboa. Para quem queira obter uma melhor informação sobre a participação portuguesa na Grande Guerra, recomenda-se uma visita ao Museu Militar.



O regime republicano decidiu-se a enviar tropas portuguesas para a Flandres, apesar de saber que não tinham suficiente preparação militar e equipamentos modernos adequados, pelas seguintes razões: Com vista à manutenção das colónias, de modo a poder reivindicar a sua soberania na Conferência de Paz que se adivinhava com o final da guerra;

A necessidade de afirmar o prestígio e a influência diplomática do Estado republicano entre as potências monárquicas europeias, de forma a granjear apoio perante uma possível incursão monárquica que viesse a derrubar o republicanismo (muitos portugueses defendiam, aliás, o regresso da monarquia). A vontade de afirmar valores de Estado que distinguissem Portugal da Espanha e que assegurassem a

independência nacional.

A necessidade, por parte do Partido Democrático de Afonso Costa, então no poder, de afirmar o seu poder político, ao envolver o país num esforço colectivo de guerra, tanto em relação à oposição republicana quanto em relação às influências monárquicas no exílio.

Uma expedição portuguesa (o CEP)partiu para a frente ocidental em 1917, sob o comando do General Tamagnini de Abreu; em 9 de Abril de 1918, ficaram debaixo de forte ataque alemão na batalha de La Liz. Pelo tratado de Versalhes (1919) Portugal recebeu 0,75 por cento das indemnizações pagas pelos alemães e o Quionga área de Moçambique capturada pelas forças portuguesas na África Oriental. O total de efectivos portugueses enviados para a França, entre 1917 e 1918, foi de 55.083. Tivemos 2.086 mortos e 5.524 feridos, o custo do baptismo de fogo, que o governo da República insistiu dar a Portugal para defender o seu Império Colonial.

A Batalha de La Liz

Foi na madrugada de 9 de Abril de 1918 que o fogo dos bombardeamentos alemães (sob o comando do general Ludendorff) inundou a terra e cobriu os céus de pesadas nuvens negras, onde os homens se submergiam, mortos ou

feridos, na lama espessa. Foi a célebre Batalha de La Lys, que deixou um saldo aterrador no o sector português: dos 7500 homens destroçados, mais de mil caíram mortos.

C.E.P. - Corpo Expedicionário Português tradução do inglês Portuguese Expeditionary Corps, com que os ingleses denominaram as forças portuguesas que combateram na Grande Guerra, e que mais tarde os próprios soldados portugueses denominaram de "Carneiros de Exportação Portuguesa", pela falta de preparação técnica e ausência de equipamento militar adequado a essa guerra moderna.

2ª Guerra Mundial (1939 - 1945)

2ª Guerra Mundial (1939 - 1945)

A Segunda Guerra Mundial (1939–1945) - e na qual felizmente Portugal não tomou parte, ficou neutral - opôs o



s Aliados às Potências do Eixo, tendo sido o conflito que causou mais vítimas em toda a história da Humanidade.

As principais potências aliadas eram a China, a França, a Grã-Bretanha, a União Soviética e os Estados Unidos. O Brasil integrou-se aos Aliados em 1943. A Alemanha, a Itália e o Japão, por sua vez, perfaziam as forças do Eixo. Perderam-se cerca de 55 milhões de vidas, e gastaram-se bilhões de dólares nos custos da guerra e nos prejuízos que ela causou. Só na Europa Ocidental ficaram destruídos mais de 1,5 milhões de edifícios e mais de 7 milhões sofreram danos ou prejuízos.

Em nações evoluídas e que se diziam civilizadas, morria-se de fome.

A 2ª guerra pela defesa do ultramar (1960-1974)

Os ventos da História

(História de Portugal - A.H. de Oliveira Marques)

Depois da segunda Guerra Mundial, o despertar do continente africano e a generalização dos movimentos de independência exerceram o seu impacto também nas colónias portuguesas. Tanto em África como na Metrópole surgiram vários grupos, mais ou menos clandestinos, de unidade africana. Na década de Cinquenta, alguns estudantes negros e mulatos das universidades de Lisboa gritaram aos poucos um plano de independência num enquadramento africano.

Perseguidos pela polícia, tiveram de sair de Portugal e de buscar refúgio no exílio. O seu movimento era sobretudo intelectual, e escassos os contactos com as populações indígenas. Mergulhada numa vida tribal, primitiva, a esmagadora maioria dos africanos não tinha condições para reagir a activistas intelectuais nem podia compreender os seus objectivos. Mau grado as expressões enfáticas dos defensores da independência, havia pouca consciência nacional em torno de conceitos como Angola ou Moçambique, criações artificiais de finais do século XIX.



No norte de Angola

Os povos da África portuguesa, divididos por diferenciações tribais e linguísticas, dificilmente poderiam ir além dos seus horizontes agrícola - pecuários de cunho local. Uma maneira possível de promover rebeliões entre eles seria fomentar ódios racistas (de negro contra branco) ou explorar descontentamentos contra violências físicas por parte dos colonos. Outra possibilidade mais remota estava na junção de forças com os movimentos anti-salazaristas, no fito de desencadear uma revolução geral contra o colonialismo. Esta hipótese parece ter sido aceite por alguns grupos oposicionistas portugueses - sobretudo entre os exilados - embora se pergunte até que ponto esses grupos aceitariam a aliança para além de uma mera estratégia política que derrubasse o Estado Novo.

«Mau grado um acordo táctico entre o MPLA e a FNLA em 1972, é possível dizer-se que Angola se achava próximo de pacificada por ocasião do 25 de Abril e que Portugal dominava praticamente todo o território da colónia. »

(História de Portugal - A.H. de Oliveira Marques)

Forças Armadas século XXI - Marinha



A **Marinha Portuguesa** tem uma história bastante antiga, que se liga à própria história de Portugal, aliás, a **Marinha de Guerra Portuguesa é a mais antiga do mundo, de acordo com uma bula papal.**

A primeira batalha naval da Marinha Portuguesa de que se tem conhecimento, deu-se em 1180, durante o reinado do primeiro rei de Portugal, D. Afonso Henriques, ao largo do **Cabo Espichel**, quando uma esquadra portuguesa, comandada por **D. Fuas Roupinho**, derrotou uma esquadra muçulmana.

O Corpo de Fuzileiros (CF) MHTE • MHL constitui as tropas especiais da Marinha Portuguesa, estando vocacionado para a realização de operações anfíbias, reconhecimento costeiro, abordagem em alto mar, segurança de navios de guerra e defesa de instalações navais.

Marinha - Corpo de Fuzileiros - Organização



O Corpo de Fuzileiros é composto por um comando administrativo (Comando do Corpo de Fuzileiros), uma unidade de instrução (Escola de Fuzileiros) e uma unidade base (Base de Fuzileiros). Como unidades operacionais, aquarteladas na Base de Fuzileiros, existem:

- Batalhão de Fuzileiros Nº1;
- Batalhão de Fuzileiros Nº2;
- Unidade de Polícia Naval;
- Destacamento de Acções Especiais;
- Companhia de Apoio de Fogos;
- Companhia de Apoio de Transportes Táticos.

Aquartelada na Escola de Fuzileiros temos ainda a Unidade de Meios de Desembarque.

Com o agrupamento de vários dos elementos das unidades operacionais, sempre que necessário, é organizada uma força-tarefa de assalto anfíbio denominada Batalhão Ligeiro de Desembarque.

História

Os **Fuzileiros Navais Portugueses** têm origem directa na mais antiga unidade militar permanente de Portugal, o **Terço da Armada da Coroa de Portugal**, criado em 1618. De notar, no entanto, que já desde 1585 existiam tropas especializadas para guarnecer a artilharia e a fuzilaria nos navios de guerra portugueses. O **Terço da Armada** foi logo considerado uma unidade de **elite**, ficando inclusive responsável pela guarda pessoal do Rei de Portugal.



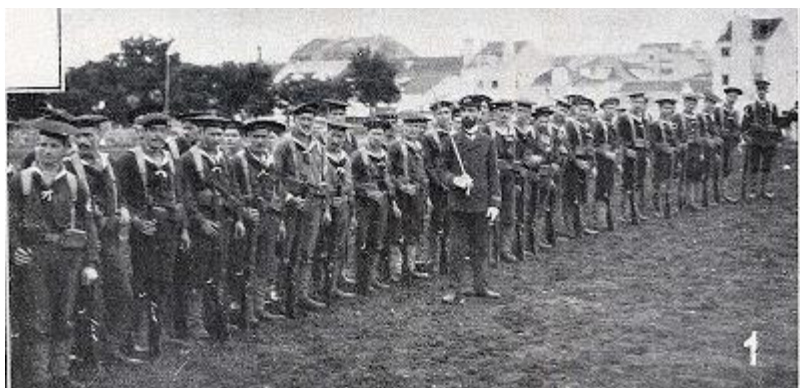
Fuzileiros - Sec- XXI2

No princípio do século XVIII a força foi reorganizada, ficando estruturada em dois regimentos: o 1º e o 2º Regimentos da Armada. Mais tarde foi acrescentado um **Regimento de Artilharia de Marinha**.

No final do século XVIII, no reinado de D. Maria I, todos os regimentos da marinha foram fundidos na nova Brigada Real da Marinha, a qual passou a incluir três divisões: **Fuzileiros, Artilheiros e Lastradores**.

Em 1808, quando da ocupação napoleónica de Portugal, a Brigada Real embarcou, na sua maioria, com a Família Real para o Brasil, dando aí origem ao Corpo de Fuzileiros Navais do Brasil.

Em meados do século XIX, dá-se a militarização de todo o pessoal da Armada Portuguesa. Até então os marinheiros não eram militares, só o sendo os Oficiais e os membros da Brigada Real. Com essa militarização é decidido deixar de manter uma unidade permanente de infantaria de marinha, sendo extinta a Brigada Real.



1ª Guerra - Expedicionários para Angola

A partir dessa data, as forças de infantaria de marinha são organizadas com os marinheiros militares (que passam a receber treino de infantaria) retirados das guarnições dos navios, sempre que existe a necessidade de realizar operações anfíbias. São assim organizados os vários Batalhões e Forças de Marinha que participam nas diversas campanhas coloniais nos sécs. XIX e XX, bem como na Primeira Guerra Mundial.

Em 1924 volta a ser criada uma unidade permanente de infantaria de marinha, a Brigada da Guarda Naval que no entanto é extinta em 1934.

A infantaria naval só volta existir com carácter de permanência a partir de 1961 com o início da Guerra do Ultramar. Nessa altura são criados os **Destacamentos de Fuzileiros Especiais (DFE)** vocacionados para missões de assalto anfíbio e as **Companhias de Fuzileiros Navais (CFN)** para patrulhamento e defesa de embarcações e instalações navais. Durante essa guerra e até 1975 mais de 14.000 fuzileiros combatem nos teatros de operações da Guiné, Angola e Moçambique.

Até 1975 não existia um comando unificado dos fuzileiros, sendo que os diversos DFE e CFN estavam dependentes dos vários Comandos Navais e de Defesa Marítima das áreas onde actuavam. Nesse ano é criado o Comando do Corpo de Fuzileiros, do qual passaram a estar dependentes todas as unidades de fuzileiros, dando uma autonomia substancial àquela força.

A 15 de Março de 1985 foi agraciado com o grau de **Membro-Honorário da Ordem Militar da Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Mérito** e a 25 de Abril de 1999 com o grau de Membro-Honorário da Ordem da Liberdade.



De momento o corpo dos fuzileiros portugueses conta com 1200 activos.

Equipamento

Armas										Ligeiras:
Pistola	Glock	17	de	9	mm;					
Pistola-Metralhadora	MP5	de	9	mm;						
Pistola-Metralhadora	Walther	MPK	de	9	mm;					
Espingarda	Automática	G3	de	7,62	mm;					
Espingarda	Automática	G36	de	5,56	mm	(Destacamento	de	Acções	Especiais);	
Carabina	M16A2	de	5,56	mm, com Lança-Granadas	de	40mm	(Destacamento	de	Acções	Especiais);
Arma de Precisão	Accuracy	AW-50	de	12,7mm	(Destacamento	de	Acções	Especiais);		
Metralhadora	Ligeira	MG3	de	7,62	mm;					
Metralhadora Ligeira MG43 de 5,56 mm (Destacamento de Acções Especiais);										
Morteiros:										
Morteiro	Pesado	de	120	mm;						
Morteiro	Médio	de	81	mm;						
Morteiro Ligeiro de 60 mm;										
Armas										Anti-Carro:
Canhão	sem recuo	Carl	Gustav	M2	de	84	mm;			
Dispositivo de Lançamento de Míssil Anti-Carro MILAN.										
Meios										Anfíbios:
Lanchas	de	Desembarque	Médias	da	Classe					LDM100;
Lanchas	de	Desembarque	Médias	da	Classe					LDM400;
Viaturas		Anfíbias								LARC-5;
Botes	de	borracha	da		Classe					Zebro;
Viaturas Blindadas Anfíbias 8x8 Pandur II (em aquisição).										
Marinha		-								Navios

Fragatas

Portugal

Fragata classe

Vasco da Gama

(tipo MEKO)

Navios constituintes da classe

Nr.	Nome	Estaleiro	I.C.	E.S.	F.S.	Situação
F330	Vasco da Gama	Blohm + Voss - Hamburg	1989	1990	----	Em serviço
F331	Alvares Cabral	HDW - Howaldtswerke Deutsche Werft	1989	1991	----	Em serviço
F332	Corte Real	HDW - Howaldtswerke Deutsche Werft	1989	1991	----	Em serviço

IC = Início de Construção ES=Entrada no Serviço Activo FS=Final de Serviço Activo

Dados principais

Deslocamento standard: 2700 Ton
Deslocamento máx. : 3300 Ton.
Comprimento: 115.9 M - Largura: 14.2M
Calado: 6.2 M.
Tripulação / Guarnição: 178

Motores

Tipo de propulsão: CODOG - Turbina a gás ou motor a Diesel
2 x Motor a Diesel MTU 12V 1163 TB82 (8840cv/hp)
2 x Turbina a Gás LM-2500 (53600cv/hp)
Autonomia: 17000Km a 15 nós - Nr. Eixos: 2 -
Velocidade Máxima: 28 nós

Canhões / armamento principal

1 x DCN - Naval Creusot-Loire Mod 1968 CADAM (Calibre: 100mm/Alcance: 17Km)
2 x Oerlikon 20mm Oerlikon Naval Mod.1922 (Calibre: 20mm/Alcance: 2Km)
1 x Raytheon Systems 20mm Phalanx Mk15 Block 1 (Calibre: 20mm/Alcance: 2.3Km)

Misseis

Sistema de lançamento Mk.29

8 x Raytheon Systems RIM-7M
Seasparrow(Defesa antiaérea próxima)

Sistema de lançamento Mk.141	8 x Boeing Harpoon RGM 84D (Anti-navio)
Torpedos	
- 6 x ATK Alliant Techsystems MK-46 mod.5 - sistema de lançamento: lançadores Mk.32 (3)	
Radares	
- Thales Nederland STIR-180 (Director de tiro - Al.med: 97Km) - Kelvin Hughes KH-1007 (F) (Navegação - Al.med: 37Km) - Thales Nederland MW-08 (Combinado Aerea/superfície - Al.med: 54Km) - Thales Nederland DA-08 (Pesquisa aérea - Al.med: 145Km)	
Sonares	
- General Dynamics Canada SQS-510 / Pesquisa activa/ataque	
Outros sistemas electrónicos	
- Thales Nederland STACOS Mk.II (Sistema de gestão de dados combate) - Thales Nederland VESTA-Helo (OHTS - Sistema de pontaria para lá do horizonte) - Boeing AN/SWG-1A(V) (Sistema de gestão de dados combate) - EDO Corp. APECS-II/AR700 (Contra-medidas electrónicas) - Argon - ST AN/SLQ-25 (Engodo anti-torpedo) - EADS Mk 36 SRBOC (Contra-medidas electrónicas)	
Aeronaves embarcadas	
- 2 x Agusta-Westland Navy Lynx HAS-8	

As fragatas Vasco da Gama estão presentemente entre os mais modernos meio de combate da Marinha Portuguesa. São navios igualmente conhecidos como MEKO (MEKO-200), que é a designação do projecto dos estaleiros Blohm & Voss, estaleiro que foi dos primeiros a apresentar a ideia do navio modular.

Portugal, (que obteve dos seus aliados da NATO uma comparticipação de 60%) optou por uma configuração tipo fragata multiusos. A classe Vasco da Gama, não é especializada em caçar submarinos, nem está especialmente vocacionada para defesa anti-aérea, dado aquando do seu projecto não fazer sentido a necessidade de fragatas de defesa aérea na marinha portuguesa. Assim, uma fragata multi-usos, pode "acudir" a vários problemas.

As Vasco da Gama transportam a duvidosa honra de terem sido as primeiras unidades da marinha portuguesa a transportar mísseis anti-navio e anti-aéreos. As fragatas Vasco da Gama, já completaram 20 anos de vida e a manutenção da sua capacidade operacional implica necessárias modernizações, nomeadamente ao nível dos seus sensores, que não se podem limitar às tradicionais pequenas modificações pontuais de sistemas acessórios.

A sua capacidade de protecção, é neste momento considerada deficiente, estando dependente dos mísseis superfície-ar Sea-Sparrow, que garantem a defesa próxima e do "ultimo recurso" dado pelo sistema CIWS-Phalanx, que nos dias de hoje é alvo de algumas críticas e apontado como pouco eficiente contra alvos voando a baixa velocidade. Alguns esforços têm sido levados a cabo, nomeadamente para modernizar este sistema.

A manutenção dos navios com alguma capacidade miltiar, implica a modernização dos sensores, mas a marinha portuguesa encontra-se condicionada por restrições financeiras, que não melhoraram nos últimos anos da 1ª década do século. A entrada ao serviço de mais duas fragatas da classe M, tecnologicamente equivalentes e a saída de serviço das antigas fragatas classe «João Belo» aumentou as exigências do ponto de vista financeiro, com a marinha a possuir cinco navios medianamente sofisticados.

Problemas para o futuro Além do problema do envelhecimento dos sistemas do navio, outro problema se levanta com as consequências da crise financeira que afeta o país. Com o projeto de novas construções de patrulhas suspenso por razões financeiras, e com pequenos os navios patrulhas e corvetas da década de 1970 no fim da sua vida útil, espera-se que a única forma de garantir a soberania nas águas portuguesas seja fazer depender o patrulhamento dessas águas pelas fragatas, únicos navios que dentro de pouco tempo vão sobrar para a função.

[1] - Compartilham o lugar com as duas fragatas tipo «M» compradas à marinha da Holanda e que embora inferiores em termos de sistemas de comunicação, apresentam sistemas de combate mais modernos e dispõem de um sistema vertical de lançamento de mísseis para 16 unidades (o dobro da capacidade das Vasco da Gama).

Informação genérica:

Os navios da classe ou tipo MEKO são navios «modulares» que foram desenhados seguindo a ideia de que os navios da classe teriam todos a mesma estrutura e igualmente a possibilidade de lhes adicionar módulos segundo as características requeridas pelos clientes.

O projecto MEKO, divide-se por sua vez em várias séries,

MEKO-200 - A série de navios mais numerosa

MEKO-360 - A primeira série de navios, construídos para a marinha da Nigéria (1 unidade) e da Argentina (4 unidades).

MEKO-140 - Considerados pelos estaleiros alemães como fragatas, estes navios foram construídos na Argentina (6 unidades) e são classificados como corvetas naquele país.

Embora seja um projecto dos anos 80, o conceito evoluiu e adaptou-se, tendo sido lançados novas séries, com o objectivo de acompanhar o evoluir da tecnologia e dos conceitos de construção naval.

O mais recente navio do tipo MEKO, é a fragata sul africana Amatola do tipo MEKO-A200

Fragata classe
Bartolomeu Dias
Portugal (tipo Classe-M)

Navios constituintes da classe

Nr.	Nome	Estaleiro	I.C.	E.S.	F.S.	Situação
F 333	Bartolomeu Dias	Flushing, K.M. Schelde	1990	2009	- - - -	Em serviço
F 334	D.Francisco de Almeida	Flushing, K.M. Schelde	1990	2009	- - - -	Em serviço

IC = Início de Construção ES=Entrada no Serviço Activo FS=Final de Serviço Activo

Dados principais

Deslocamento standard: 3000 Ton
Deslocamento máx. : 3320 Ton.
Comprimento: 122.3 M - Largura: 14.4M
Calado: 4.3 M.

Tripulação / Guarnição: 156

Motores

Tipo de propulsão: CODOG - Turbina a gás ou motor a Diesel
2 x Motor a Diesel Rolls Royce 12 SW 280 (8000cv/hp)
2 x Turbina a Gás Rolls Royce Spey-SM1 C (48000cv/hp)
Autonomia: 9000Km a 18 nós - Nr. Eixos: 2 - Velocidade Máxima: 30 nós

Canhões / armamento principal

1 x Oto-Melara 76mm Super Rapid / Compact (Calibre: 76mm/Alcance: 16Km)
1 x Thales Nederland 30mm SGE-30 «Goalkeeper» (Calibre: 30mm/Alcance: 3.5Km)

Mísseis

Sistema de lançamento Mk.48 Mod.1/16c 16 x Raytheon Systems RIM-7M Seasparrow (Defesa antiaérea próxima)
Sistema de lançamento Mk.141 8 x Boeing Harpoon RGM 84D (Anti-navio)

Torpedos

- 2 x ATK Alliant Techsystems MK-46 mod.5 - sistema de lançamento: lançadores Mk.32 (2)

Radares

- RACAL-DECCA TM-1226 (Navegação - Al.med: 27Km)
- Thales Nederland STIR-180 (Director de tiro - Al.med: 97Km)
- Thales Nederland LW-08 (Pesquisa aérea - Al.med: 162Km)
- Thales Nederland SMART-S (3D) (Combinado Aerea/superfície - Al.med: 70Km)

Sonares

- Thales Nederland PHS-36 / Pesquisa activa/ataque

Outros sistemas electrónicos

- Thales Nederland SEWACO Mk.VII (Sistema de gestão de dados combate)
- EADS Mk 36 SRBOC (Contramedidas electronicas)
- EDO Corp. APECS-II/AR700 (Contramedidas electronicas)
- Argon - ST AN/SLQ-25 (Engodo anti-torpedo)
- Thales Nederland VESTA-Helo (OHTS - Sistema de pontaria para lá do horizonte)

Aeronaves embarcadas

- 1 x Agusta-Westland Navy Lynx HAS-8

A aquisição por parte da marinha portuguesa das fragatas Bartolomeu Dias, foi tornada oficial em Novembro de 2006. Trata-se de duas fragatas da classe M, de origem holandesa, os navios «Van Nees» e «Van Galen».

Os dois navios da classe vieram substituir as quatro antigas fragatas da classe João Belo, construídas durante os anos 60, das quais as últimas duas foram vendidas ao Uruguai.

O primeiro navio foi transferido para a Marinha Portuguesa em Janeiro de 2009 e o seguinte tem a sua transferência prevista para finais do mesmo ano. Os navios não foram submetidos a qualquer modificação de monta sendo feitas

algumas modificações apenas resultado da necessidade de os adaptar a métodos e hábitos da marinha portuguesa, bem como aos seus sistemas de comunicação.

Após a sua incorporação as duas fragatas são os dois mais poderosos meios de superfície da marinha portuguesa. A sua principal vantagem relativamente aos navios da classe Vasco da Gama é a capacidade antiaérea, embora não sejam navios especializados nessa função.

No entanto, tratando-se de navios da mesma geração das fragatas da class Vasco da Gama, as Bartolomeu Dias estão condicionadas pelas opções de armamento e sistemas tomadas pelos seus anteriores proprietários. Em alguns casos, como é o caso do sistema de comunicações, os navios holandeses podem ser considerados inferiores aos navios já ao serviço na marinha portuguesa.

A aquisição destas duas fragatas que em termos de geração, coloca a marinha portuguesa com cinco navios idênticos, cria um problema no futuro com a sua substituição, pois a vida útil terminará mais ou menos ao mesmo tempo que o tempo de vida útil das fragatas da classe Vasco da Gama.

Calcula-se que sem modificações nos seus sensores e sistemas de mísseis, a partir de 2020, o valor militar tanto das fragatas Vasco da Gama como das Bartolomeu Dias seja apenas residual.

A incorporação dos dois navios, aumentou em 60% a capacidade militar da marinha portuguesa em termos de navios de superfície. Embora substituindo quatro navios por dois, a marinha passou a contar com unidades relativamente modernas, mas que por isso também são bastante mais custosas de manter com a operacionalidade exigida a navios de uma marinha da NATO.

Informação genérica:

Os navios do tipo Karel Doorman, representam mais uma derivação da classe Kortenaer, e o seu aspecto exterior é muito parecido com aquela classe também de origem holandesa.

São as primeiras fragatas europeias a integrar características Stealth, ou seja, características que reduzem a «assinatura» dos navios nos radares.

Relativamente modernas e sofisticadas as fragatas do tipo Karel Doorman foram na marinha da Holanda, vítimas dos cortes nos gastos militares.

Dos oito navios que foram incorporados, apenas dois serão mantidos na marinha holandesa. Os restantes seis foram ou serão transferidos para outras marinhas. Em sua substituição entraram em serviço as fragatas (na realidade contratorpedeiros) de defesa aérea do tipo LCF.

As Karel Doorman continuam no entanto ao serviço em outras marinhas. Dois navios foram transferidos para a marinha do Chile. Outros dois foram transferidos para a marinha da Bélgica, continuando na prática a operar conjuntamente com a marinha holandesa por causa dos acordos entre as duas marinhas.

Os restantes dois navios foram negociados com Portugal, que os colocará ao serviço em substituição das fragatas da classe Comandante João Belo (Tipo Com. Riviere)

Corvetas

Portugal

Corveta classe

Baptista de Andrade

(tipo João Coutinho)

Navios constituintes da classe

Nr.	Nome	Estaleiro	I.C.	E.S.	F.S.	Situação
F486	Baptista de Andrade	Ferrol Shipyard / Navantia	1972	1974	2007	Reserva
F487	João Roby	Ferrol Shipyard / Navantia	1972	1975	- - - -	Em serviço
F488	Afonso Cerqueira	Ferrol Shipyard / Navantia	1973	1975	- - - -	Em serviço
F489	Oliveira e Carmo	Ferrol Shipyard / Navantia	1972	1975	1999	Retirado

IC = Início de Construção ES=Entrada no Serviço Activo FS=Final de Serviço Activo

Dados principais

Deslocamento standard: 1203 Ton
Deslocamento máx. : 1380 Ton.
Comprimento: 84.6 M - Largura: 10.3M
Calado: 3.1 M.
Tripulação / Guarnição: 71

Motores

Tipo de propulsão: Motor a Diesel
2 x Motor a Diesel OEW Pielstick 12PC2V400
(10000cv/hp)
Autonomia: 10600Km a 18 nós - Nr. Eixos: 2 -
Velocidade Máxima: 23 nós

Canhões / armamento principal

1 x DCN - Naval Creusot-Loire Mod. 1968 (Calibre: 100mm/Alcance: 17Km)
2 x Bofors / BAE Systems 40mm /L70 Mod.1958 (1 x) (Calibre: 40mm/Alcance: 12Km)

Radares

- RACAL-DECCA RM 316 (Navegação - Al.med: 27Km)

Embora com um registo iniciado por "F" o que algumas vezes implica a sua classificação como fragatas, na realidade a classe Baptista de Andrade é muito mais uma classe de grandes corvetas. Um projecto português com origem nos anos sessenta, e uma revisão da corveta João Coutinho, com armamento superior.

O projecto das Baptista de Andrade tem várias alterações relativamente à classe original, que incluíram entre outras um canhão de 100mm igual à peça principal das fragatas João Belo (e idêntico à das Vasco da Gama).

Este projecto tinha objectivos mais ambiciosos, dado ser um navio preparado para combate anti-submarino, dispôr de radares e torpedos, que de facto transformam estas corvetas em fragatas ligeiras.

Chegou a estar prevista a compra deste tipo de corvetas pela África do Sul, com armamentos mais sofisticados, mas o processo foi cancelado depois de 25 de Abril de 1974.

Inicialmente tinha uma guarnição de 122 (11 oficiais). Com as alterações no conceito operacional, estes navios foram sendo transformados em patrulhas oceânicas e a sua tripulação tem vindo a ser reduzida, nomeadamente desactivando alguns equipamentos. A sua tripulação normal rondará os 70 a 80 militares.

Os navios dispunham de sonar e controladores de tiro, e torpedos anti-submarinos mas esses equipamentos foram removidos entre 1999 e 2001, quando começou a sua utilização como patrulhas.

Começarão a ser substituídos a partir de 2007/2008, quando começarem a ser entregues os patrulhas oceânicos da classe Viana do Castelo.

Em 2012 a Corveta Oliveira e Carmo (juntamente com o patrulha Zambeze) foi afundada no Algarve, para poder ser visitada por mergulhadores

Informação genérica:

A classe João Coutinho, é uma classe de navios de concepção portuguesa com origem nos anos sessenta, e que tem muito mais a ver com o espírito colonial vigente na altura - que pedia "canhoneiras" que com as necessidades de um país membro da NATO.

O projecto é de concepção e autoria do Contra-Almirante Rogério D'Oliveira, embora tenha havido colaboração dos estaleiros alemães B+V para estudos de pormenor e de estabilidade.

Este tipo de navios é dividido em várias classes. Em Portugal o projecto foi posteriormente modificado, com a adopção de novas armas para a mesma plataforma, resultando na classe Baptista de Andrade, que é o mesmo navio mas com armas diferentes. A principal diferença é a substituição de uma peça dupla de 76mm por uma peça mais pesada de 100mm igual à da classe João Belo, a utilização de torpedos e maior capacidade anti-submarina.

Os estaleiros navais espanhóis onde parte dos navios foram construídos solicitaram o apoio dos estaleiros Blohm + Voss para desenvolver uma derivação da classe João Coutinho a que chamaram Descubierta.

As Descubierta são basicamente a soma das qualidades das João Coutinho, com a inclusão de armamentos muito mais sofisticados e modernos, como por exemplo mísseis anti aéreos.

Além de Portugal e da Espanha, este tipo de navio foi vendido para Marrocos e para o Egipto.

As versões marroquinas e egípcias são idênticas aos navios da classe Descubierta.

Patrulha oceanico

Patrulha oceanico classe

Portugal

Viana do Castelo

(tipo NPO2000)

Navios constituintes da classe

Nr.	Nome	Estaleiro	I.C.	E.S.	F.S.	Situação
P360	Viana do Castelo	ENVC - Viana do Castelo	2005	2011	----	Em serviço
P361	Figueira da Foz	ENVC - Viana do Castelo	2005	2011	----	Manutenção/Testes

IC = Início de Construção ES=Entrada no Serviço Activo FS=Final de Serviço Activo

Dados principais

Deslocamento standard: 1700 Ton

Deslocamento máx. : 1850 Ton.

Comprimento: 83.1 M - Largura: 12.95M

Calado: 3.69 M.

Tripulação / Guarnição: 38

Motores

Tipo de propulsão: Motor a Diesel

2 x Motor a Diesel Wartsila 12V26 (10460cv/hp)

2 x Alternador electrico Wartsila (400KW)

Autonomia: 9000Km a 15 nós - Nr. Eixos: 2 -

Velocidade Máxima: 21 nós

Canhões / armamento principal

1 x Bofors / BAE Systems 40mm /L70 Mod.1958 (1 x) (Calibre: 40mm/Alcance: 12Km)

Os navios de patrulha oceânica do tipo NPO 2000, o primeiro dos quais dá o nome à classe ao ser baptizado Viana do Castelo, foram resultado de uma especificação da marinha portuguesa para um navio de patrulha que pudesse substituir com vantagem as corvetas que a marinha de guerra portuguesa tinha adquirido durante o período da guerra no então ultramar português.

Seis desses navios tinham sido construídos propositadamente para operações em águas africanas e asiáticas e a esses seis juntaram-se mais quatro, melhor armados mas ainda assim muito longe do que era já comum em termos tecnológicos no teatro de operações europeu (ver navios do tipo João Coutinho). As corvetas foram utilizadas para operações de patrulha da Zona Económica Exclusiva mas o seu período de vida útil aconselhava o início da substituição das unidades mais antigas logo nos anos 90, altura em que as corvetas perfaziam uma média de 30 anos.

O desenho dos navios teve início nos anos 90, tendo como base projectos importados. A marinha portuguesa tinha perdido completamente o know how suficiente para poder conceber projectos viáveis e por isso o projecto que ficou conhecido como NPO 2000 mostra linhas influenciadas por estaleiros alemães.

Os atrasos na definição do projecto e a sua adaptação demoraram muitos anos, e por isso o projecto envelheceu rapidamente, o que se pode comprovar pela comparação das linhas dos navios da classe Viana do Castelo com qualquer patrulha europeu desenhado mais recentemente.

As coisas também correram mal nos estaleiros. Não só a marinha aparentemente perdera a capacidade para desenhar navios que flutuassem, como os estaleiros de Viana do Castelo tinham perdido a capacidade para construir navios militares, conforme acusações que chegaram à imprensa portuguesa.

A construção dos navios foi tão desastrosa quando a fase de projecto. Alegadamente os motores instalados tinham problemas (que nunca foram explicados) mas o fabricante dos motores negou responsabilidades.

Projecto antiquado, mas eficiente.

Se por um lado a marinha portuguesa não mostrou capacidade para se adaptar aos novos tempos, por outro lado os Viana do Castelo (a acreditar nas afirmações resultado dos testes e provas de mar) aparentam ser plataformas extremamente estáveis e capazes para desempenhar as funções para as quais foram concebidos.

Os navios comportam-se bastante bem em mar alteroso e a sua funcionalidade e simplicidade são uma vantagem caso o projecto seja vendido para outras marinhas.

As condições dentro do navio facilitam a vida da guarnição, especialmente considerando que se trata de um navio que pode efectuar missões em lugares distantes.

O armamento de um patrulha oceânico é de pouca importância, pelo que inicialmente o primeiro dos navios recebeu uma torre armada com uma peça de 40mm Bofors, retirada de um patrulha mais antigo.

Os próximos navios deveriam receber uma torre automática de 30mm e o Viana do Castelo também sofrerá uma modificação para a colocação desse armamento.

Em Setembro de 2012, o governo de Portugal anunciou o cancelamento do contrato para a produção de seis outros navios, dois dos quais seriam adaptados para a versão de combate à poluição.

Não se sabe quais os planos do governo de Portugal e da marinha do país, nem se os portugueses vão optar por cancelar também a construção dessa classe.

Patrulha ligeiro

Portugal

Patrulha ligeiro classe

Centauro

(tipo Argos)

Navios constituintes da classe

Nr.	Nome	Estaleiro	I.C.	E.S.	F.S.	Situação
1155	Centauro	Arsenal do Alfeite / Lisboa	1999	2000	----	Em serviço
1156	Orion	Arsenal do Alfeite / Lisboa	1999	2000	----	Em serviço
1157	Pegaso	Arsenal do Alfeite / Lisboa	2000	2001	----	Em serviço
1158	Sagitario	Arsenal do Alfeite / Lisboa	2000	2001	----	Em serviço

IC = Início de Construção ES=Entrada no Serviço Activo FS=Final de Serviço Activo

Dados principais**Motores**

Deslocamento standard: 88 Ton

Tipo de propulsão: Motor a Diesel

Deslocamento máx. : 94 Ton.

Comprimento: 27 M - Largura: 5.9M

2 x Motor a Diesel Cummins KTA 50M2 (3600cv/hp)

Calado: 2.8 M.

Tripulação / Guarnição: 8

Autonomia: 2500Km a 15 nós - Nr. Eixos: 2 -

Velocidade Máxima: 26 nós

Canhões / armamento principal

2 x N/D 12.7mm Browning M2 (Calibre: 12.7mm/Alcance: 2.4Km)

Radares

- Furuno Electric Co. FR-1505 DA (Navegação - Al.med: Km)

Esta classe é basicamente igual á classe Argos, com a diferença do motor, e do casco que em vez de fibra de vidro, é, nesta classe em alumínio.

Esta classe pode ser equipada com uma peça de 20mm á vante, em vez da metralhadora 12.7mm que equipa os Argos. As Centauro, contam á vante da ponte, com uma área aberta que na classe Argos não existe.

Informação genérica:

No fim dos anos 80, ficou evidente que havia um problema com as dimensões dos patrulhas da marinha portuguesa. Por um lado havia os patrulhas da classe Cachine, construídos no fim dos anos 60 e início dos anos 70, com mais de 300 ton de deslocamento. Por outro lado, havia os patrulhas Albatroz, que estavam na altura a fazer 15 anos, mas que eram extremamente limitados pelas suas dimensões (45 ton de deslocamento).

Ao mesmo tempo, a marinha via envelhecer os seus dois velhos patrulhas da classe D.Aleixo (deslocamento de 68 Ton), construídos nos estaleiros de S.Jacinto em 1967, prefazendo já mais de vinte anos, que tinham que ser urgentemente substituídos.

A solução passou pela construção de uma classe com características intermédias, inicialmente com casco em fibra de vidro, que resultaria nas classes Argos e Centauro.

Navio escola

Portugal

Navio escola classe

Sagres III

(tipo Gorch Fock)

Navios constituintes da classe						
Nr.	Nome	Estaleiro	I.C.	E.S.	F.S.	Situação
	Sagres	Blohm + Voss - Hamburg	1938	1962	- - - -	Em serviço
IC = Início de Construção ES=Entrada no Serviço Activo FS=Final de Serviço Activo						
Dados principais			Motores			
Deslocamento standard: 1725 Ton			Tipo de propulsão: Aparelho vélico			
Deslocamento máx. : 1940 Ton.						
Comprimento: 90 M - Largura: 12M			2 x Motor a Diesel MTU 12V 183 TE92 (750cv/hp)			
Calado: 5.2 M.						
Tripulação / Guarnição: 162			Autonomia: 10000Km a 7 nós - Nr. Eixos: 1 -			
			Velocidade Máxima: 10.5 nós			

Submarinos

Submarino de ataque (SSK) classe

Portugal

Tridente

(tipo U-214)

Navios constituintes da classe

Nr.	Nome	Estaleiro	I.C.	E.S.	F.S.	Situação
?	Tridente	HDW - Howaldtswerke Deutsche Werft	n/d	2009	- - - -	Em serviço
?	Arpão	HDW - Howaldtswerke Deutsche Werft	n/d	2011	- - - -	Manutenção/Testes

IC = Início de Construção ES=Entrada no Serviço Activo FS=Final de Serviço Activo

Dados principais	Motores
Deslocamento standard: 1700 Ton Deslocamento máx. : 2020 Ton. Comprimento: 67.9 M - Largura: 6.3M Calado: 6.6 M. Profundidade: 400 M Numero de tubos: 8 Tripulação / Guarnição: 32	Tipo de propulsão: Gerador AIP - Celulas de combustível 2 x Gerador AIP - Celulas de combustível Siemens Sinavy (BZM-120) (240KW) 2 x Motor a Diesel MTU 16V396 TB-94 (6.24MW) 1 x Motor eléctrico Siemens Permasyn (2.85MW) Autonomia: 20000Km a 12 nós - Nr. Eixos: 1 - Velocidade Máxima: 22 nós

Misseis

Sistema de lançamento U209214TT 6 x Boeing Harpoon UGM 84 (Anti-navio)

Torpedos

- 12 x ALENIA-Marconi IF-21 Blackshark - sistema de lançamento: lançadores U209214TT

Radares

- Kelvin Hughes KH-1007 (F) (Navegação - Al.med: 37Km)

Outros sistemas electrónicos

- Atlas Elektronik GmbH ISUS 90 (Sistema de gestão de dados combate)

A Classe 214 é uma classe de submarinos diesel-elétricos desenvolvida pela **Howaldtswerke-Deutsche Werft GmbH (HDW)**. Possui propulsão diesel com um sistema de propulsão independente de ar (AIP), utilizando eletrólitos de membranas poliméricas (**PEM**) **Siemens**, de células combustível de hidrogênio. A Classe 214 é derivada da Classe 212, mas com uma variante de exportação que carece de algumas das tecnologias restritas de sua predecessora. Está em serviço desde 2007, em diversos países.

Exército

A História do Exército Português está directamente ligada à História de Portugal, desde a sua primeira hora.



As forças terrestres estiveram presentes na luta dos portugueses pela sua independência contra Leoneses e Muçulmanos no invasores castelhanos no séc. XIV, contra os ocupantes espanhóis no séc. XVII e contra os invasores Franceses no séc. XIX. Participaram ainda nas campanhas portuguesas no ultramar e exterior, desde o séc. XV, na África, Ásia, América, Oceânia e Europa. Durante o século XX, Portugal teve apenas duas grandes intervenções militares.

A primeira, durante a Primeira Guerra Mundial, e a segunda entre 1961 e 1974, nos seus antigos territórios ultramarinos de Angola, Guiné Bissau e Moçambique,, a Guerra Colonial, de cujo conflito resultaram milhares de feridos e mortos (por Portugal morreram cerca de 9.000) para ambas as partes e cujas marcas, no caso específico de Portugal, permanecem ainda vivas no presente, principalmente pelo facto de que muitos políticos actuais, para defenderem a cegueira das suas ideologias políticas,

Exército - Regimento de Comandos

O Regimento de Comandos ou os Comandos MHTE • MHA são uma força de elite doExército Português com treino avançado para a realização de operações ou manobras que envolvam alto risco e baixo índice de sucesso, que poderiam ser apenas realizados por uma infantaria altamente qualificada.

Missões



Atualmente, os Comandos estão vocacionados para a realização das seguintes missões:

Operações de ataque em profundidade na área da retaguarda do inimigo;

Operações aerómoveis;

Operações de contra insurreição;

Operações como força de intervenção no âmbito da Segurança da área da retaguarda;

Operações de apoio à paz, com prioridade para as operações de imposição de paz;

Operações humanitárias, com prioridade para as operações de evacuação de não combatentes (NEO).

História

Os Comandos nasceram como força especial de contra-guerrilha, correspondendo à necessidade do Exército Português de dispor de unidades especialmente adaptadas a este tipo de guerra com que, em 1961, se viu enfrentada, durante a Guerra do Ultramar. A força destinava-se a:

Realizar acções especiais em território português ou no estrangeiro;

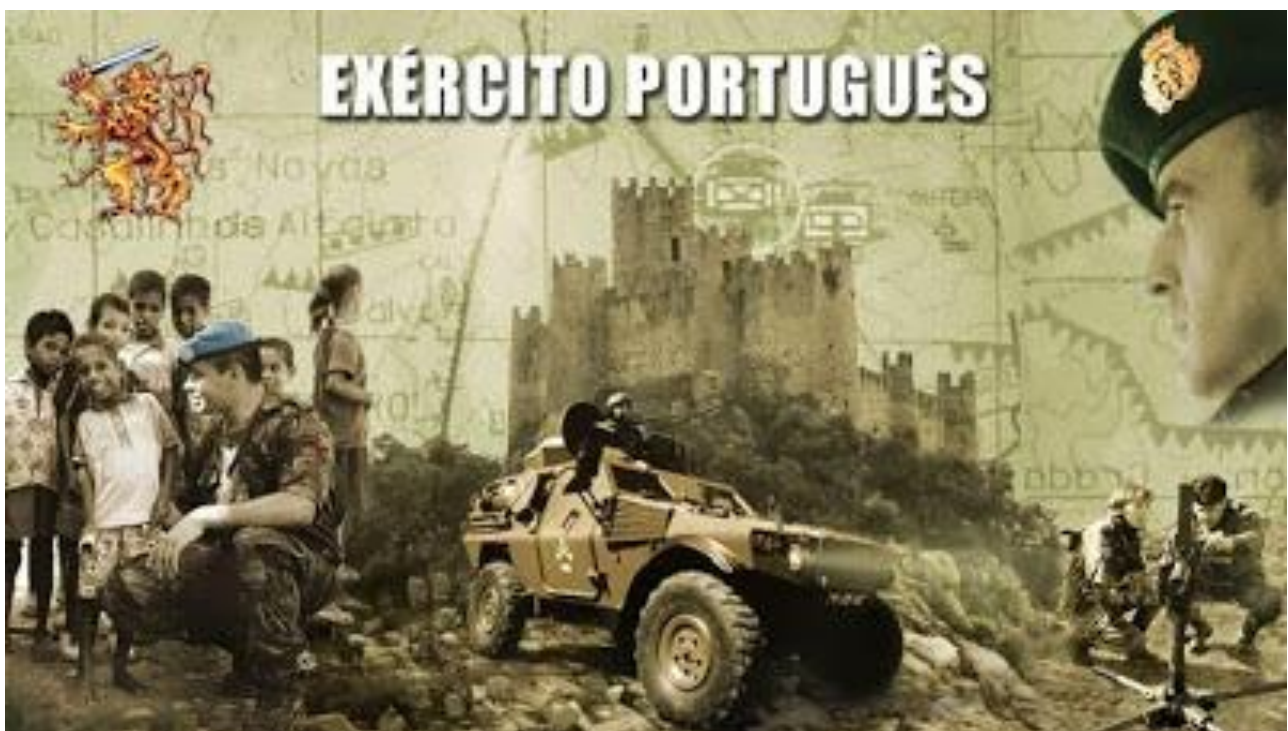
Combater como tropas de infantaria de assalto;

Dotar os altos comandos políticos e militares de uma força capaz de realizar operações irregulares.

A instituição torna-se operacional em 25 de junho de 1962, quando, em Zemba, no Norte de Angola, foram constituídos os primeiros seis grupos do que seriam considerados os antecessores dos comandos. Seria criado o CI 21 (Centro de Instrução de Contra-Guerrilha), que funcionou perto do Batalhão de Caçadores 280, e que contou como instrutor com o fotógrafo italiano e antigo sargento da Legião Estrangeira, Dante Vacchi, que já trazia experiência das guerras em Argélia e Indochina.

Dado que os seis grupos preparados neste centro obtiveram excelentes resultados operacionais, o comando militar em Angola decidiu integrá-los na orgânica do Exército entre 1963 e 1964, criando os CI 16 e CI 25, na Quibala, Angola. Surgia assim, pela primeira vez, a designação de "Comandos" para as tropas aí instruídas.

A 26 de Abril de 1985 o Regimento de Comandos foi agraciado com o grau de Membro-Honorário da Ordem Militar da Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Mérito e a 13 de Dezembro de 1993 com o grau de Membro-Honorário da Ordem Militar de Avis.



Organização operacional

A unidade básica operacional dos Comandos é a companhia, subdividida em quatro ou cinco grupos de combate (grupos de Comandos). Cada grupo - comandado por um oficial subalterno - inclui 25 militares, agrupados em cinco equipas:

Equipa de comando, constituída pelo oficial comandante do grupo, operador de rádio, socorrista e dois atiradores;

Três equipas de manobra, cada uma constituída por um sargento (chefe de equipa), um apontador de metralhadora ligeira, um municionador de metralhadora ligeira e dois atiradores;

Equipa de apoio, constituída por um sargento (chefe de equipa), um apontador de LGF, um municionador de LGF e dois atiradores. Durante a Guerra do Ultramar, foram organizadas companhias de vários tipos, adaptadas às condições operacionais, havendo duas organizações básicas:

Companhias ligeiras: constituídas só com os elementos operacionais, não dispondo praticamente de apoio logístico autónomo, sendo suportadas por outras unidades militares;

Companhias pesadas: em que os elementos operacionais eram reforçadas com elementos de apoio logístico (módulos sanitários, de manutenção, de transportes, de intendência, etc.), dando-lhes uma capacidade de operação completamente autónoma.

Na Guiné Portuguesa e em Moçambique, foram constituídos batalhões de Comandos que - além de servirem de centros de instrução - eram utilizados como elemento de comando operacional, em determinadas operações, para forças de Comandos de escalão superior à companhia. O corpo dos Comandos é composto por 2500 elementos

Boina vermelha

O símbolo identificativo das tropas de comandos do Exército Português mais conhecido é a famosa boina vermelha. Pelo uso deste item de fardamento, os comandos são algumas vezes apelidados de "boinas vermelhas". Curiosamente e ao contrário da ideia corrente, a boina vermelha não esteve em uso durante a grande maioria da atividade operacional dos comandos na Guerra do Ultramar, dado que o seu uso só foi oficialmente autorizado em meados de 1974, já depois da Revolução dos Cravos.

A partir de 1963, sem qualquer autorização superior, algumas unidades de comandos adoptaram o uso de boina de cor vermelha em detrimento da cor castanha, a única oficialmente adoptada para todas as boinas em uso no Exército Português. O uso não autorizado da boina vermelha ou de outra cor que não a castanha foi expressamente proibido pelo então ministro do Exército, general Luz Cunha, através de um Despacho de 22 de novembro de 1965.

Contudo, no mesmo Despacho, o general Luz Cunha reconheceu o legítimo desejo das tropas de comandos se diferenciarem, ordenando a criação de um emblema ou distintivo para caracterizar aquela especialização.

A partir de então, por norma, os comandos passaram a utilizar boina castanha com um emblema privativo daquele tipo de tropas, constituído por um punhal e um ramo de louro sobre os quais assentava o Escudo Nacional.



Apesar da proibição expressa do uso de boinas de cor que não a castanha, algumas unidades de comandos na Guiné adoptaram o uso de boina camuflada. Entre essas unidades, estavam a 3ª e a 5ª companhias de comandos, que serviram na Guiné entre 1966 e 1968.

Finalmente, o uso de boina vermelha é oficialmente autorizado a 19 de julho de 1974, através da Circular n.º 3156/LS da 4ª Repartição do Estado-Maior do Exército. Esta Circular autoriza que todos os militares com o curso de comandos averbado e prestando serviço em unidades da especialidade usem boina vermelha púrpura com fitas pretas.

Nesta altura, tendo ocorrido a Revolução dos Cravos a 25 de abril de 1974, havia já a decisão política de acabar com a Guerra do Ultramar, estando a ocorrer negociações para um cessar fogo com os movimentos independentistas de Angola, Guiné e Moçambique. A boina vermelha, contudo, foi ainda usada pelas unidades de comandos que serviram no Ultramar entre esta altura e a independência dos últimos territórios ultramarinos africanos em 1975.

O Lema

O lema dos Comandos é o verso latino da Eneida de Virgílio: Audaces Fortuna Juvat, que significa "A Sorte Protege os Audazes".

O Grito de Guerra

O seu grito de guerra, retirado de uma tribo bantu do Sul de Angola que o usava na cerimónia de entrada na vida adulta é: **Mama Sumé!** que em Português significa: **Aqui Estamos, Prontos para o Sacrifício!**

Cerimonial

Os Comandos têm vários rituais iniciáticos e cerimoniais únicos mantendo uma tradição desde a sua fundação, inspirados nas antigas ordens de cavalaria portuguesas. Além desses rituais, os Comandos têm uma Ordem Unida própria, diferente das restantes unidades do Exército Português. Em sentido cerram os punhos e os oficiais quando armados com pistola em sentido têm a mão direita em cima do coldre, prestam continência com a palma da mão virada para a frente, assim como os passos em frente e o marchar são feitos com o joelho bem levantado. Ao destroçar gritam bem alto "comandos".

Exército - Armamento

Carro d

Fabricante: Chrysler Corporation - Estados Unidos da América				
Tripulação: 4				
Comprimento: 6.95 - Incluindo canhão: 9.44M - Largura: 3.631M - Altura: 3.27M				
Peso vazio: 48684Kg. - Peso preparado para combate: 52617Kg.				
Motor/potência/capacidades				
Sistema de tracção:Lagartas				
Motor: AVDS-1790-2C 12cyl Potência: 750 cv				
Velocidade máxima: : 48 Km/h - Velocidade em terreno irregular: 30 Km/h				
Tanque de combustível: 1420 Litros		Autonomia máxima: 480Km		
60°	30°	1.2M	2.59M	0.91M
Blindagem		Mobilidade		
Sis. combate		Com/electr.		
Potência de fogo contra:				
Blindados		Construções		
Pessoal		Aeronaves		

Armamento básico

- 1 x 105mm M68 (Calibre: 105mm - Alcance estimado de 4.4Km a 4

País: Portugal

Listar todos os

Designação Local:M-60A3TTSveículos deste país

Qtd: Máx:96 - Qtd. em serviço:50

Operacionalidade:

Situação: **Em serviço**

Os M-60 portugueses foram entregues a Portugal, depois da primeira guerra do golfo, período que coincidiu com

Os M-60A3TTS foram atribuídos ao GCC (Grupo de Carros de Combate) da Brigada Mecanizada de Santa Maria do GCC, existindo três esquadrões equipados com 17 M-60A3-TTS cada (2 no comando do Esquadrão e os resta

O Erec Esquadrão de Reconhecimento dispunha de seis veículos, dois em cada Pelotão de Reconhecimento.

À Escola Prática de Cavalaria (EPC) foram atribuídos sete veículos, sendo cinco num Pel. De Carros de Combate

Em 2007, deveriam estar em utilização cerca de 70 unidades do tanque M-60.

Os restantes, 31 CC estavam atribuídos ao Regimento de Cavalaria Nº 4 e podiam ser usados em unidades a com

- 1 x 12.7mm Browning M2 (Calibre: 12.7mm - Alcance estimado de

- 1 x 7.62 M60E (Calibre: 7.62mm - Alcance estimado de 1.2Km a 3.

Outros sistemas electrónicos

- Raytheon Systems AN/VSG-2 Tank Thermal Sight (Sist

Sistema de radar auxiliar:

Os M-60 portugueses eram M-60A1, modificados para o padrão M-60A3.

Além dos 96 carros de combate, estavam ainda ao serviço cindo unidades do M-60A-2 TV que são carros sem torre para instrução usados pelo GI (Grupo de instrução) do RC4 (Regimento de Cavalaria 4) em St. Margarida.

Em Outubro de 2008, o exército começou a receber carros de combate Leopard-2A6 provenientes do exército holandês. Não se sabendo exactamente qual será o futuro do M-60 no exército português. O mais provavel, é que o equivalente a dois esquadrões fique durante alguns anos em situação de reserva, como aconteceu com os M-48.

O M60-A3, é um desenvolvimento do carro M60-A1 que por sua vez é um desenvolvimento do M48-A2, do qual herdou muitos componentes. Muitos dos componentes foram fabricados pela Chrysler.

O M-60A3 não apresenta alterações exteriores de monta relativamente às características base do M60-A1 com motor e rodas motrizes atrás, condutor à frente à esquerda.

Os modelos diferem no entanto dos M60-A1 pela inclusão de um sistema computadorizado de controlo de tiro, telémetro a laser e sistema NBC. Muitos dos M60-A3 receberam um sistema térmico de visão que permite o combate nocturno chamado Tank Thermal Sight. Os carros com este sistema são conhecidos como M60-A3 TTS.

Os M60-A3 não são novas construções mas sim reconstruções de M60-A1 mais antigos modificados para o padrão mais recente.

Embora ainda haja vários modelos deste tipo operacionais, o M-60A3 é neste momento considerado um veículo obsoleto.

O desenvolvimento desta versão teve início na primeira metade da década de 1970, mas foi resultado de um lento processo de pequenas modificações que foram sendo feitas ao longo dos anos.

A soma destas modificações acabou por resultar numa viatura com características muito superiores ao M60-A1, o que levou o exército a dar-lhe uma nova designação.

Os primeiros carros com esta designação entraram ao serviço em 1978, com uma torre com blindagem melhorada, uma nova metralhadora coaxial, um telemetro a laser, e o que para a altura era um sofisticado computador para cálculo de tiro que aumentou muito a probabilidade de acerto ao primeiro tiro. A arma principal também recebeu uma manga térmica para dificultar a identificação do veículo por sistemas detetores de calor e foi incluído um gerador de fumaça, para envolver o carro de combate em fumo em situações de emergência.

Esse sistema gerador de fumo, dava uma vantagem ao M60A3 porque pouco depois, foi incluído o sistema AN/VSG-2(TTS) de visão térmica, que passou a permitir a utilização do M60 em combate nocturno em ambientes de fumo e neblina.

A introdução deste sistema único, deu ao M60-A3 TTS, uma superioridade clara sobre todos os carros de combate da década de 1970, inclusive os tanques T-72 soviéticos, embora estes últimos tivessem uma blindagem superior, especialmente na parte frontal do chassis e da torre.

Foram entregues cerca de 5.000 exemplares do M60-A3. Desses, cerca de 3.000 resultaram da reconversão de M60-A1 mais antigos, enquanto que 2.000 exemplares foram encomendados novos.

Defeito mortal

Um dos mais graves problemas detectados em combate nos carros da família M60, bem como no M-48, foi o sistema hidráulico de rotação da torre e elevação do canhão, o qual no caso de a torre ser danificada, e o sistema hidráulico atingido, produzia um spray de líquido inflamável a alta temperatura que queimava a tripulação.

Em Israel, modificações efectuadas no sistema, com a introdução de um equipamento eléctrico, resolveram o problema.

Informação genérica:

Família de veículos de combate com origem no período imediatamente seguinte à II guerra mundial, que se desenvolve a partir dos tanques Pershing e Patton.

As origens do M60 encontram-se por isso no desenvolvimento ainda durante a II guerra do carro de combate M26 «Pershing», que foi desenhado com o objectivo de se superiorizar a qualquer tanque alemão.

Os norte-americanos nunca deixaram de melhorar e aperfeiçoar o conceito, pelo que ainda na década de 1940 surgiu a série M-46/ M-47 e durante a década de 1950 a série M48. A série M60 começou a ser concebida ainda em 1956.

Nessa altura, a grande profusão de viaturas blindadas que estavam ao serviço nas forças armadas americanas e europeias levou a um esforço de reorganização de que ressaltou a decisão de fazer alterações na estrutura das unidades blindadas. Decidiu-se desenvolver apenas um tanque leve, um tanque médio e abandonar o tanque pesado (M103) substituindo-o por uma uma versão melhorada do M48.

Em meados da década de 1950, também tinha sido conhecida a entrada ao serviço do novo tanque T-55 soviético, equipado com uma nova arma de 100mm e uma blindagem de até 200mm na torre.

Isto tornava inúteis os canhões de 75mm dos tanques leves e tornava muito difícil utilizar eficazmente os canhões de 90mm dos tanques médios.

Embora a concepção de um tanque completamente novo fosse considerada, essa opção demoraria muito tempo. Como os T-54 e T-55 estavam já nas linhas de montagem, era forçoso partir do já existente M48 para a partir daí desenhar uma arma eficaz para derrotar a ameaça.

O projeto de novo tanque, tomaria a forma do MBT-70, uma cooperação entre a Alemanha e os Estados Unidos, que só daria frutos na década de 1980.

O canhão britânico L7 de 105mm, podia ser adaptado na torre do M48, o que facilitava o desenvolvimento.

Aliás, os testes do novo canhão foram feitos em três M48 modificados.

O M60, utilizaria um motor a Diesel em vez do motor a gasolina do M48 e os testes do modelo experimental terminaram em 1959, com uma primeira encomenda por parte do governo americano de 180 exemplares.

A versão do M48, com o novo canhão de 105mm passou também a ser designada M48-A5 e passou a constituir uma opção de exportação. Em termos de poder de fogo e electrónica o M48-A5 era idêntico ao M60-A1.

M-60

Versão original que entrou ao serviço em 1960. Caracterizava-se pela sua superior blindagem quando comparado com o M48 mas principalmente pela introdução do canhão L7 de 105mm que era superior até ao canhão de 115mm do tanque T-62 soviético.

M60-A2

Resultado da obsessão com a tecnologia por parte da administração Kennedy e do secretário da defesa Robert McNamara, o M60-A2 utilizava um tipo de torre e armamento revolucionário, que no entanto mostrou não ser tão eficiente quanto o canhão L7 de 105mm.

M60-A3

Durante a década de 1970, com o aparecimento dos tanques da família T-64 e T-72, o M60 ficou em desvantagem.

Foi então decidido implementar um programa de modernização que incluiu novos sistemas electrónicos e capacidade para combate nocturno.

Leopard-2A6



- **Portugal**
- Designação Local: Leopard-2A6
- Quantidade Máxima: 37 - Quantidade em serviço: 37 (?)
- Situação operacional: Em serviço¹

A aquisição por Portugal dos carros de combate Leopard-2 A6 foi confirmada por um acordo entre o governo de Portugal e o governo da Holanda em 26 de Setembro de 2007. As primeiras unidades do carro de combate, chegaram a Portugal a 15 de Outubro de 2008. O exercito pondera adquirir mais 18 unidades.

PANDUR-II / APC

Veículo Blindado Transporte Pessoal (Steyr / GDLSE)

Fabricante: Steyr / GDLSE - Áustria

Tripulação: 3+7/9

Comprimento: 7.43 - Largura: 2.87M - Altura: 2.12M

Peso vazio: 14000Kg. - Peso preparado para combate: 16000Kg.

Motor/potência/capacidades

Sistema de tracção: Oito rodas motrizes

Motor: Cummins ISC 350 Potência: 285 cv

Velocidade máxima: : 105 Km/h - Velocidade em terreno irregular: 60 Km/h

Tanque de combustível: 337 Litros Autonomia máxima: 700Km

70°

40°

1.5M

1.4M

0.5M

Blindagem

Mobilidade

Sis. combate

Com/electr.

Potência de fogo contra:

Blindados	Construções
Pessoal	Aeronaves

Armamento básico

- 1 x 12.7mm Browning M2 (Calibre: 12.7mm - Alcance estimado de 1.5Km a 2.4Km)

Outros sistemas electrónicos

- EID P/ICC-201 (Sistema de intercomunicação)

- EID P/PRC-525 (Rádio transmissor/receptor)

Sistema de radar auxiliar:

País: Portugal

Listar todos os

Designação Local:PANDUR-II

veículos deste país

Qtd: Máx:260 - Qtd. em serviço:9

Operacionalidade:

Situação: **Em serviço**

Portugal decidiu adquirir o PANDUR-II para substituir os veículos Chaimite (V-200) em utilização deste os anos 70, mas também para equipar unidades de infantaria mecanizada.

Os PANDUR-II na sua versão básica, deverão assim ser distribuídos a unidades da Brigada de Reação Rápida, bem assim como a unidades de apoio de outras unidades

A versão básica do Pandur-II é pouco mais que um transporte blindado que permite proteger a infantaria. A sua arma principal, uma metralhadora 12,7mm ou um lança granadas de 40mm, tem como função principal a auto-defesa.

Esta versão do Pandur do exército português não é anfíbia, e é facilmente identificável pela parte frontal e pelos faróis rectangulares colocados no extremo da frente do carro.

Os veículos serão montados em Portugal, com uma percentagem de incorporação nacional que poderá atingir os 80% na versão APC.

Os primeiros Pandur-II nesta versão, que pode ser equipada com metralhadora pesada calibre 12.7mm ou lança-granadas calibre 40mm foram entregues ao exército português em Janeiro de 2008.

Hummer / APK

Viatura táctica média (Plasan Sasa)

Fabricante: Plasan Sasa - Israel

Tripulação: 2+2

Comprimento máximo: 4.85M - Largura: 2.19M - Altura: 1.85M

Peso vazio: 3500Kg. - Capacidade de carga Kg.

Motor/potência/capacidades

Sistema de tracção: Quatro rodas motrizes

Motor: GM Diesel V8 6,2L Potência: 150 cv

Velocidade máxima: : 80 Km/h - Velocidade em terreno irregular: 45 Km/h

Tanque de combustível: 95 Litros

Autonomia máxima: 350Km

60° 40° 0.76M 0M 0.6M

Blindagem

Mobilidade

Sis. combate

Com/electr.

Armamento básico

- 1 x [12.7mm Browning M2](#) (Calibre: 12.7mm - Alcance estimado de 1.5Km a 2.4Km)

Sistema de radar auxiliar:

País: Portugal

[Listar todos os](#)

Designação Local: Hummer / APK [veículos deste país](#)

Qtd: Máx:20 - Qtd. em serviço:20

Operacionalidade:

Situação: **Em serviço**

Os Hummer do exército português, adquiridos para serem utilizados em Timor, onde parecem não ter sido um grande sucesso, voltaram a Portugal e foram profundamente alterados em 2005/2006, quando foi tomada a decisão de enviar tropas portuguesas para o Afeganistão.

Os Hummer passaram a dispor de blindagem contra armas ligeiras e maior capacidade para resistir a bombas de beira de estrada, que são relativamente comuns naquele teatro de operações, tendo mesmo havido uma ocorrência com vítima mortal, num veículo deste tipo.

Estes veículos foram substituir os URO-Vamtac de origem espanhola que haviam sido empresatados às forças armadas portuguesas.

Encontram-se ao serviço das forças portuguesas no Afeganistão.

Força Aérea

A **Força Aérea Portuguesa (FAP)** é o ramo aéreo das Forças Armadas Portuguesas. As suas origens remontam a 1912, altura em que começaram a ser constituídas as aviações do Exército e da Marinha. Em 1 de Julho de 1952, as aviações do Exército (**Aeronáutica Militar**) e da Marinha (**Aviação Naval**) foram fundidas num ramo independente denominado Força Aérea Portuguesa.



Helicóptero EH-101 Merlin

A FAP tem como missões principais a defesa do espaço aéreo nacional e a cooperação com os outros ramos das Forças Armadas na defesa militar da Nação. Tem ainda como missões complementares a participação em missões no âmbito de compromissos internacionais e de interesse público de Portugal

Pontos Fulcrais

Gerar poder aéreo e uma capacidade de resposta eficaz;
A segurança como fator crítico da missão;
O valor das pessoas;
A qualidade dos meios;
Uma organização ágil, flexível e inovadora;
Uma cultura de serviço, empenhada no cumprimento da missão;
Uma força coesa, motivada e disciplinada;
Sentido de pertença, credibilidade e relevância;
Prestígio nacional.

FAP - Ramo Independente das Forças Armadas (1952)

1952 – Através da Lei nº 2055 de 27 de Maio de 1952 a Aeronáutica Militar é organizada como ramo independente das Forças Armadas, sendo composta por forças aéreas independentes e por forças aéreas de cooperação com o Exército e com a Marinha. A Aeronáutica Militar é administrada, no plano governamental, pelo subsecretário de Estado da Aeronáutica e comandada superiormente pelo chefe do Estado-Maior das Forças Aéreas.

Na nova Aeronáutica Militar são integradas as anteriores Aeronáutica do Exército e Aviação Naval, mas esta última mantém-se à disposição da Marinha para efeitos de instrução e de emprego operacional. Considera-se este o marco da criação da Força Aérea Portuguesa;

1955 – No seio das forças aéreas, é ativado oficialmente o Batalhão de Caçadores Paraquedistas, a primeira unidade de tropas pára-quedistas das Forças Armadas Portuguesas

1956 – Através do Decreto-Lei nº 40 949 de 28 de dezembro de 1956, as forças aéreas são reorganizadas, sendo oficializado o termo "Força Aérea" (no singular) como designação oficial do ramo, em alternativa ao de "Aeronáutica Militar" que irá cair em desuso. O território nacional metropolitano e ultramarino é dividido em três grandes regiões aéreas, que passam a exercer o comando operacional das unidades aéreas estacionadas na sua área:

1.^a Região Aérea, com comando em Lisboa, abrangendo Portugal Continental, Açores, Madeira, Guiné Portuguesa e Cabo Verde;

2.^a Região Aérea, com comando em Luanda, abrangendo Angola e São Tomé e Príncipe;

3.^a Região Aérea, com comando em Lourenço Marques, abrangendo Moçambique, Índia Portuguesa, Macau e Timor-Leste. Mais tarde, dentro da 1.^a Região Aérea, são criados dois comandos semi-autónomos: Zona Aérea dos Açores e Zona Aérea da Guiné e Cabo Verde

1958 – As Forças Aeronavais (antiga Aviação Naval) são completamente integradas na Força Aérea, deixando de ter qualquer ligação administrativa à Marinha

1960 – São criadas as primeiras bases aéreas em Angola (Luanda e Negage);

1961 – Ataques terroristas em Luanda e no norte de Angola dão início à Guerra do Ultramar em que a Força Aérea vai ter um papel muito activo, em operações de combate, reconhecimento, evacuação de feridos e apoio logístico às tropas e população civil.

1961 – O Subsecretariado de Estado da Aeronáutica é substituído pela Secretaria de Estado da Aeronáutica, cujo titular passa a ter assento no Conselho de Ministros, se bem que ainda mantenha um estatuto governamental inferior ao dos ministros do Exército e da Marinha.

1961 – O general da Força Aérea Venâncio Deslandes é nomeado Governador-Geral e Comandante-Chefe das Forças Armadas de Angola. A função de Comandante-Chefe implicava o comando conjunto dos três ramos das forças armadas no respectivo Teatro de Operações, sendo o primeiro caso na Guerra do Ultramar em que essa função foi exercida por um oficial não pertencente ao Exército

1962 – Criação oficial das Formações Aéreas Voluntárias, organizações de milícia aérea civil auxiliar da Força Aérea na Guerra do Ultramar

1967 - Em 12 de Outubro de 1967, o general da Força Aérea João Anacoreta de Almeida Viana assume interinamente as funções de Comandante-Chefe das Forças Armadas em Angola, cargo que virá a exercer plenamente entre Julho de 1968 e Maio de 1970

1968 - O general da Força Aérea Venâncio Deslandes assume o cargo de Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, mantendo-se em funções até 1972

1974 – Dá-se o golpe militar de 25 de Abril que derruba o governo de Marcelo Caetano e põe fim à Guerra do Ultramar. Na sequência da revolução são extintos os Ministérios do Exército e da Marinha, bem como a Secretaria de Estado da Aeronáutica. As Forças Armadas deixam de ficar subordinadas ao poder civil, passando à tutela do Conselho da Revolução. Os Chefes de Estado Maior dos três ramos das Forças Armadas passam a exercer o comando do ramo, com o estatuto de ministro. O Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas passa a ter o estatuto equivalente ao de Primeiro-Ministro, ficando na dependência directa do Presidente da República

1975 - A FAP envia para Timor-Leste um destacamento de helicópteros, que ali opera em apoio das forças portuguesas (entre as quais um destacamento de pára-quedistas) até à invasão indonésia

1975 - Com a independência dos territórios africanos portugueses, a FAP retira de África, sendo extintas a 2ª e a 3ª Regiões Aéreas. Mantém-se apenas o Comando da 1ª Região Aérea que é, pouco depois, transformado no Comando Operacional da Força Aérea

1977 – A Força Aérea é reorganizada, sendo criado o Instituto de Altos Estudos da Força Aérea

1978 – Entra em funcionamento a 1 de Fevereiro a Academia da Força Aérea

1982 – Na sequência da reforma constitucional onde é extinto o Conselho da Revolução, as Forças Armadas voltam a ficar subordinadas ao poder civil. A Força Aérea Portuguesa, tal como os outros ramos, é integrada no Ministério da Defesa Nacional

Esquadras de Voo

As aeronaves da FAP estão integradas em Esquadras de Voo dependentes das bases aéreas. Em teoria cada esquadra baseia-se em 25, 12 ou 6 aparelhos do mesmo tipo, conforme é, respectivamente, uma esquadra de aeronaves ligeiras, de aeronaves médias ou de aeronaves pesadas. Na prática, esta quantidade varia bastante, dependendo do material disponível. As esquadras com mais aeronaves dividem-se em esquadrilhas de 4 a 8 aparelhos.

As esquadras recebem uma numeração de três algarismos, em que o primeiro indica a sua missão primária, do seguinte modo:

1 - instrução

2 - caça

3 - ataque

4 - reconhecimento

5 - transporte

6 - patrulha marítima

7 - busca e salvamento

8 - especial

O segundo algarismo indica o tipo de aeronave operado pela esquadra, do seguinte modo:

0 - asa fixa

1 - misto

5 - asa móvel

Desta forma, destacam-se:

Esquadras de instrução:

Esquadras 101 "Os Roncos" e 103 "Caracóis" baseadas na BA11 em Beja

Esquadras de caça:

Esquadra 201 "Falcões" baseada na BA5 em Monte Real

Esquadras de ataque: Esquadra 301 "Jaguares" baseada na BA5 em Monte Real

Esquadras de transporte: Esquadras 501 "Bisontes", 502 "Elefantes" e 504 "Linces" baseadas na BA6 em Montijo, Esquadra 552 "Zangões" baseada na BA11 em Beja

Esquadras de patrulha marítima: Esquadra 601 "Lobos" baseada na BA11

Esquadras de busca e salvamento: Esquadra 751 "Pumas" baseada na BA6

Esquadras de função especial: Esquadra 802 "Águias" dependente da Academia da Força Aérea e baseada na BA1 em Sintra

UPF – Unidade de Protecção da Força

A Força Aérea Portuguesa constituiu no início dos anos 90 uma unidade dentro da Polícia Aérea, denominada “Equipa de Resgate de Combate” e conhecida pela sigla RESCOM, destinada a efectuar as chamadas missões de “CSAR” ou busca e salvamento em situação de combate. Os militares que integravam esta força, inicialmente todos do Quadro Permanente, treinavam não só os procedimentos próprios como contribuíam para o treino de todos os tripulantes de aeronaves da Força Aérea que devem estar preparados para, em caso de serem abatidos/caírem em território hostil, saberem como poderão ser resgatados por este tipo de equipas altamente especializadas.

Recentemente a Força Aérea Portuguesa, avaliando, além de outros aspectos, o seu efectivo empenhamento internacional, o tipo de missões e os locais em que as aeronaves nacionais têm sido empregues, decidiu reformular as missões das equipas RESCOM, entretanto desactivadas, criando a Unidade de Protecção da Força (UPF) da Polícia Aérea.

Esta nova força, dependente do Tenente-General Comandante do Comando Aéreo, tem uma missão bem mais abrangente que o ex-RESCOM. De carácter expedicionário, tem como a missão primária garantir a protecção activa dos Destacamentos da Força Aérea Portuguesa nos diferentes Teatros de Operações. Militares desta força integraram o Destacamento da Força Aérea (C-130) no Chade, no âmbito das missões EUFOR - TCHAD/RCA e no Afeganistão no âmbito da NATO - ISAF. Está ainda preparada para executar outro tipo de missões de natureza reservada.

Tropas Paraquedistas

Tropas Paraquedistas MHTE • MHA é a designação genérica das tropas, das Forças Armadas Portuguesas, treinadas e equipadas para a realização de operações militares aerotransportadas, especialmente aquelas em que são realizados saltos de paraquedas. Actualmente, as Tropas Paraquedistas estão integradas no Exército Português e incluem Infantaria paraquedista, precursores aeroterrestres, dobradores de paraquedas e operadores de abastecimento aéreo. Existem também militares paraquedistas especialistas em Cavalaria, Artilharia, Engenharia, Transmissões e serviços

Até 2006, as Tropas Paraquedistas constituíam um corpo militar com uma estrutura integrada e comando unificado, primeiro, dentro da Força Aérea (Comando do Corpo de Tropas Paraquedistas) e, depois, dentro do Exército (Comando de Tropas Aerotransportadas). Essa estrutura e a autonomia administrativa, operacional e de formação que daí advinha, tornava os Paraquedistas quase num ramo independente das Forças Armadas. Desde 2006 deixou de haver uma estrutura e comando unificado das Tropas Paraquedistas, estando, no entanto, todas as unidades paraquedistas dependentes da Brigada de Reacção Rápida.

A unidade foi prevista aquando da promulgação da Lei 2005 (artº nº9) de 27 de Maio de 1952, a mesma que criava a Força Aérea Portuguesa como ramo independente das Forças Armadas. Com o artº 20 do Decreto-lei nº 40395 de 1955 (Regulamento para a Organização, Recrutamento e Serviço das Tropas Pára-

quedistas) é autorizado, pela primeira vez na história dos uniformes das Forças Armadas Portuguesas, o uso de uma boina como cobertura de cabeça. Às tropas pára-quedistas foi designada a cor verde, o que lhes valeu a alcunha de Boinas Verdes.

Pela Portaria Nº 15671, de 26 de Dezembro de 1955, foi criado o Batalhão de Caçadores Pára-quedistas (BCP), por iniciativa do então subsecretário de Estado da Aeronáutica, coronel Kaúlza de Arriaga. Perante a necessidade da Nação dispor deste tipo de tropas, e perante as hesitações do Exército em formá-las, Kaúlza de Arriaga assumiu a sua formação no seio da Força Aérea Portuguesa.

Nesse ano são instruídos 192 militares em paraquedismo, na escola de Alcantarilha (Espanha), que se juntam a outros já formados na escola de Pau (França) em anos anteriores. Às novas tropas, pela primeira vez na história militar portuguesa, é concedido o uso de boina - neste caso, boina verde - como cobertura de cabeça; a unidade foi sediada em Tancos e era dependente da recém criada Força Aérea Portuguesa.

Várias unidades se seguiram, bem como nos territórios ultramarinos, como os BCP 21 (Angola) e BCP 31 (Moçambique) e, pouco depois, ministra-se o primeiro Curso de Enfermeiras Pára-quedistas. Em 1966 forma-se o BCP 12 na Guiné Portuguesa, que seria activado a 14 de Outubro desse ano. Estas unidades participaram na Guerra Colonial Portuguesa.

De observar que o paraquedismo militar português tem origens mais remotas. Em 12 de Dezembro de 1819 é realizado o primeiro salto de paraquedas em Portugal, pelo inglês Eugénio Robertson. Em 6 de Outubro de 1922 é realizado o primeiro salto de paraquedas militar em Portugal, pelos oficiais de Engenharia, capitão Mário Costa França e tenente José Machado de Barros, pertencentes à Companhia de Aerosteios do Exército Português.

Em 14 de Outubro de 1930 o primeiro-cabo José Maria da Veiga e Moura, piloto da Aeronáutica Militar, executou o primeiro salto de paraquedas a partir de um avião, em Portugal. Em 1942 são formados, na Austrália, 12 militares paraquedistas portugueses, naturais de Timor, que seriam lançados na retaguarda das forças japonesas que ocupavam aquele território português.

Em 1956, é criado o Batalhão de Caçadores Paraquedistas da Força Aérea, onde é integrado o núcleo inicial de militares paraquedistas. O batalhão é aquartelado em Tancos, que se torna - desde então e até à actualidade - no centro de paraquedismo militar português. Vizinha ao quartel dos paraquedistas, fica a Base Aérea de Tancos onde a Força Aérea cria a unidade de transporte e treino de tropas paraquedistas, equipada com aviões Junkers Ju-52.

Com o início da Guerra do Ultramar, o Batalhão de Caçadores Paraquedistas envia companhias de caçadores paraquedistas, primeiro para Angola e depois para a Guiné Portuguesa e Moçambique. As tropas paraquedistas tornam-se a principal força de intervenção das Forças Armadas Portuguesas, nos primeiros tempos da guerra, juntamente com algumas companhias de caçadores especiais do Exército.

Ao mesmo tempo que o Batalhão de Caçadores Paraquedistas sobe de escalão, sendo transformado em regimento, as suas companhias destacadas em África dão origem a batalhões independentes. Em 1961 são criados o Batalhão de Caçadores Pára-quedistas nº 21, em Luanda (Angola) e o BCP 31, na Beira

(Moçambique), em 1966 é criado o BCP 12, em Bissau (Guiné) e, em 1968, é criado o BCP 32 em Nacala (Moçambique).

Enfermeiras Paraquedistas

De destacar que, também em 1961, as mulheres são, pela primeira vez, integradas como militares, nas Forças Armadas Portuguesas, ao serem formadas as Enfermeiras Paraquedistas. Estas enfermeiras vão acompanhar as tropas portuguesas - não só as paraquedistas - em operações de combate, durante toda a Guerra do Ultramar, sujeitando-se aos mesmos perigos dos militares combatentes.



As primeiras enfermeiras paraquedistas

As Tropas Paraquedistas de Portugal vão ser das unidades mais activas em combate nas teatros de operações de Angola, Guiné e Moçambique. A maior parte das suas acções de combate são operações helitransportadas, usando-se os helicópteros Alouette III e Puma da Força Aérea.

No entanto, são também realizadas algumas operações em que os militares são lançados de paraquedas, normalmente, a partir de aviões Nord Noratlas.

Paralelamente às Tropas Paraquedistas regulares, a partir de 1970 e no âmbito da política de "africanização" das forças combatentes, o Comando-Chefe das Forças Armadas Portuguesas em Moçambique cria os Grupos Especiais como unidades etnicamente homogêneas de tropas de assalto, constituídas por africanos, enquadrados por graduados portugueses. Pouco depois são criadas unidades deste tipo, mas com capacidade paraquedista, que ficam conhecidas por Grupos Especiais Pára-quedistas (GEP). Os GEP recebem um treino semelhante ao dos caçadores paraquedistas, sendo enquadrados por militares paraquedistas da Força Aérea. Os GEP identificam-se pelo uso de uma boina vermelha, sendo as primeiras tropas portuguesas a usar uma boina desta cor.

Com o fim da Guerra do Ultramar são desactivadas as unidades paraquedistas no Ultramar. Em abril de 1975 ainda é enviado o Destacamento de Caçadores Pára-quedistas Nº 1, para o Timor Português. Alguns meses depois, esse destacamento é responsável pela cobertura da retirada do último governador português, para a ilha de Ataúro, tendo depois realizado incursões para resgatar militares portugueses que se encontravam aprisionados em Timor.

Perante a invasão indonésia o destacamento e o governador embarcam em navios da Marinha Portuguesa e retiram do território. Entretanto, em Luanda, a 10 de novembro de 1975 os militares do Batalhão de Caçadores Pára-quedistas nº 21 são os responsáveis pela prestação de honras ao último arrear da Bandeira de Portugal em Angola, sendo o batalhão desactivado no dia seguinte.

Corpo de Tropas Paraquedistas

A 5 de Julho de 1975, as Tropas Paraquedistas de Portugal sofrem uma grande reorganização. É criado o Corpo de Tropas Paraquedistas que reúne todas as unidades paraquedistas da Força Aérea. Por sua vez o CCP incluía uma estrutura territorial composta por Comando do Corpo de Tropas Paraquedistas e Base Escola de Tropas Paraquedistas em Tancos, Base Operacional de Tropas Paraquedistas Nº 1 em Lisboa e Base Operacional de Tropas Paraquedistas Nº2 em São Jacinto. Esta estrutura territorial é responsável pela mobilização, instrução e administração dos militares que vão guarnecer a força operacional do corpo.

Por sua vez, a força operacional do Corpo de Tropas Paraquedistas é a Brigada Ligeira de Paraquedistas (Briparas), constituída por Comando e Estado-Maior, Batalhão de Paraquedistas nº 11, Batalhão de Paraquedistas nº 21, Batalhão de Paraquedistas nº 31, Destacamento Aeroterrestre, Grupo Operacional de Apoio e Serviços, Companhia de Morteiros Pesados, Companhia Anticarro, Companhia de Comunicações, além de outras subunidades que seriam mobilizadas em caso de necessidade.

A existência do CTP com um comando próprio dá-lhe uma grande autonomia no seio da Força Aérea. O CTP é responsável pela instrução e mobilização dos seus militares, pela escolha do seu equipamento e, mesmo, pela sua doutrina. A sua autonomia e o seu progressismo torna-os numa das melhores equipadas unidades das Forças Armadas Portuguesas. Entre outros aspectos, é a primeira unidade militar portuguesa a ser equipada com mísseis anticarro e com veículos de ataque rápido (FAV).

A 15 de Março de 1985 foi feito Membro-Honorário da Ordem Militar da Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Mérito.

Em 1991 e 1992, militares do Corpo de Tropas Paraquedistas asseguram a segurança da evacuação de cidadãos portugueses e de outros países europeus, do Zaire e de Angola, em virtude dos conflitos civis que se fazem sentir nesses dois Países.

A 13 de Dezembro de 1993 foi feito **Membro-Honorário da Ordem Militar de Avis**.

Brigada de Reacção Rápida

Em 2006, no âmbito da reorganização do Exército Português, dá-se a extinção do Comando de Tropas Aerotransportadas. Pela primeira vez, desde 1975, deixa de haver um comando unificado responsável pelas Tropas Pára-quedistas de Portugal. Mantém-se como principais unidades paraquedistas a Escola de Tropas Paraquedistas, o Batalhão de Apoio Aeroterrestre e dois batalhões paraquedistas.

Todas estas unidades dependem da Brigada de Reacção Rápida - resultante da transformação da antiga BAI - mas esta passa também a incorporar unidades não-paraquedistas, como as Tropas Comandos e as Tropas de Operações Especiais.

Organização

Dependentes da Brigada de Reacção Rápida existem, actualmente, as seguintes unidades paraquedistas:

1. **Escola de Tropas Paraquedistas**, em Tancos;
2. **Batalhão de Apoio Aeroterrestre**, aquartelado na ETP em Tancos;
3. **1º Batalhão de Infantaria Pára-quedista**, aquartelado no Regimento de Infantaria Nº 15, em Tomar;
4. **2º Batalhão de Infantaria Pára-quedista**, aquartelado no Regimento de Infantaria Nº 10, em São Jacinto;
5. **Esquadrão de Reconhecimento da BRR ("Dragões Pára-quedistas")**, aquartelado no Regimento de Cavalaria Nº 3, em Estremoz;
6. **Pelotão de Polícia do Exército da BRR**, aquartelado no Comando da BRR em Tancos;

Uniforme

Em 1955 os paraquedistas foram pioneiros, no âmbito das Forças Armadas Portuguesas, no uso de dois itens especiais de fardamento: o **Uniforme Camuflado** e a **Boina**. Ao contrário das sugestões iniciais de adopção de uma boina de cor vermelha ou marron, seguindo o exemplo das tropas paraquedistas até aí existentes em outros países, o ministro da defesa de então, Santos Costa decidiu adoptar a cor verde. Segundo consta a cor verde era a da tinta da caneta que o mesmo usava para assinar os seus decretos.

Desde essa altura até à actualidade, o principal símbolo dos paraquedistas portugueses é a Boina de cor Verde Claro (chamada Verde Caçador Paraquedista). Por essa razão, os paraquedistas portugueses têm a alcunha de **"Boinas Verdes"**.

Força Aérea - Aeronaves

F-16 AM/BM

Caça de superioridade aérea (Lockeed Martin)

Dimensões:	Motores/ Potência
Comprimento: 15.03 M	1 x motores P&W F100-PW-220E
Envergadura: 9.45 M	Potência total: 10700 Kg
Altura: 5.09	
Peso / Cap. carga	Velocidade / Autonomia
Peso vazio: 7400 Kg	Velocidade Maxima: 2124 Km/h
Peso máximo/descolagem: 16100 Kg	Máxima(nível do mar): 1472 Km/h
Numero de suportes p/ armas: 8	De cruzeiro: 980 Km/h
Capacidade de carga/armamento: 3800 Kg	Autonomia standard /carregado : 550 Km
Tripulação : 1/2	Autonomia máxima / leve 2642 Km.
Passageiros: a	Altitude máxima: 17000 Metros

Canhões / Metralhadoras

- 1 x 20mm M61-A1 «Vulcan» (Calibre: 20)

Foguetes / Mísseis / bombas que pode utilizar

- Raytheon Systems AIM-120B AMRAAM (Missil ar-ar de longo alcance)
- Raytheon Systems AIM-9L Sidwinder (missil ar-ar)
- N/D Mk.82 - 500 lb (GP) (Ataque ao solo)
- Raytheon Systems AGM-65G / F Maverick (Ataque ao solo)
- Raytheon Systems AGM-65E Maverick (Ataque ao solo)

Radares

- Northrop-Grumman/Westinghouse AN/APG 66(V)2 - Multi-modo/Pulso Dopler (Alcance médio: 113Km)

Outros sistemas electrónicos

- RAFAEL - A.D.A. LITENING-II (Sistema nocturno de navegação e pontaria)
- Lockheed Martin F-16 MLU - M4 (Conjunto de modernizações electrónicas)
- Boeing JHMCS (Sistema de identificação de alvos)

O F-16 MLU é o resultado da decisão tomada no final dos anos 80 de modernizar a frota de aeronaves F-16A/B de alguns países europeus. A modernização, teve como objectivo modernizar os caças F-16 para um padrão superior ao dos F-16 A/B block 15 (utilizados por Taiwan), aproximando as suas prestações dos F-16 C/D (Block 50/52) mais modernos.

Os países que modernizaram as suas frotas, foram a Holanda, Bélgica, Noruega e Dinamarca. Portugal também decidiu efectuar esse upgrade. Recentemente o Chile adquiriu à Holanda um lote destas aeronaves. Existem vários níveis e padrões MLU, que decorrem dos desenvolvimentos tecnologicos e evolução desde o início do programa.

Enquanto o Chile adquiriu F-16-MLU (M2) por exemplo, Portugal tem alguns dos seus F-16 segundo o padrão (M2) e a Holanda tem finalizado o upgrade dos seus aviões para o padrão M3 e começou já a analisar a incorporação do M4. Estuda-se neste momento o padrão M5, embora não sejam conhecidos detalhes. Pelo menos a Holanda e a Dinamarca já confirmaram a intenção de converter parte dos seus F-16 para esse padrão (ainda em desenvolvimento) em 2010, o que implica que têm intenções de utilizar esta aeronave ainda durante bastante tempo.

Alphajet-A

Aeronave de treino avançado (EADS-Dornier)

Dimensões:	Motores/ Potência
Comprimento: 12.29 M	2 x motores SAFRAN/SNECMA Larzac-04 C20
Envergadura: 9.11 M	Potência total: 2678 Kgf
Altura: 4.19	
Peso / Cap. carga	Velocidade / Autonomia
Peso vazio: 3515 Kg	Velocidade Maxima: 1160 Km/h
Peso máximo/descolagem: 8000 Kg	Máxima(nível do mar): 1030 Km/h
Numero de suportes p/ armas: 4	De cruzeiro: 972 Km/h
Capacidade de carga/armamento: 2500 Kg	Autonomia standard /carregado : 750 Km
Tripulação : 1/2	Autonomia máxima / leve 2300 Km.
Passageiros: a	Altitude máxima: 13700 Metros

O Alphajet, é o resultado da cooperação entre a França e a Alemanha, para produzir um avião de treino avançado, que tivesse capacidade para ataque ao solo e apoio tático.

O Alphajet pode também ser utilizado como caça-bombardeiro subsónico, embora essa não seja a função para a qual foi desenhado, embora a sua grande versatilidade conte como um ponto a seu favor.

O Alphajet está equipado com sistemas relativamente modernos embora já bastante comuns em aeronaves actuais, como o HUD (Head Up Display) que facilita a vida ao piloto, mas os sistemas de tiro e pontaria são relativamente rudimentares embora precisos.

P-3C CUP/AIP

Avião de patrulha marítima e luta anti-submarina (Lockeed Martin)

Dimensões:	Motores/ Potência
Comprimento: 35.61 M	4 x motores Rolls Royce AllissonT-56A
Envergadura: 30.37 M	Potência total: 19640 HP/CV
Altura: 10.2	
Peso / Cap. carga	Velocidade / Autonomia
Peso vazio: 27890 Kg	Velocidade Maxima: 761 Km/h
Peso máximo/descolagem: 64410 Kg	Máxima(nível do mar): 761 Km/h
Numero de suportes p/ armas: 10	De cruzeiro: 330 Km/h
Capacidade de carga/armamento: 9071 Kg	Autonomia standard /carregado : 6500 Km
Tripulação : 1+2	Autonomia máxima / leve 7600 Km.
Passageiros: 5 a 7	Altitude máxima: 10400 Metros

- - -

Radares

- Raytheon Systems AN/APS 137B(V)5 - Radar de abertura sintética (Alcance médio: 209Km)
- IAI / ELTA Systems EL/M 2022A (V)3 - Vigilância marítima (Alcance médio: 142Km)

Outros sistemas electrónicos

- FLIR Systems Star-Safire II/III (Sistema de vigilância electrónica)
- Northrop-Grumman/Westinghouse AN/ALR66(V)3 - RWR (Contra medidas electronicas)
- Honeywell AN/ASQ-114 (Computador de gestão de dados)

O P3-C é o mais recente dos P-3, e foi o último modelo a sair de fábrica. A principal diferença dos P3-C relativamente aos outros equipamentos, é o sistema central de processamento de dados e integração de sistemas, baseado num computador mais potente e com maior numero de funções. No entanto, como cada operador tem tendência a instalar os sistemas que mais se adequam às necessidades, há P3-B que são idênticos quando não superiores aos P3-C.

Algumas forças aéreas estão no entanto a modernizar os P3-C no sentido de aumentar ainda mais as capacidades destas aeronaves.

Uma delas, é a modernização CUP (Capability Upkeep Program) que inclui um novo radar, com alcance superior ao instalado nas versões P-3A e P-3B.

A modificação CUP, é idêntica à efectuada pela marinha norte-americana e permite ao P-3 capacidades acrescidas de vigilância já não restritas à vigilância marítima podendo efectuar acções de vigilância sobre terra firme. Informação genérica: Os P-3 são baseados na aeronave de transporte civil Lockheed L-188 Electra, cujo projecto começou em 1954 tendo voado pela primeira vez em 1957. Foi lançado como aeronave comercial no final dos anos 50 em versões para 66 a 80 passageiros.

Foi especialmente utilizado por companhias comerciais norte-americanas, embora também tenha sido operado por empresas sul americanas e asiáticas.

A sua versão militar, resultou de um pedido da marinha dos Estados Unidos para a concepção de uma aeronave de patrulha, de que resultou o P-3.

Os P-3 iniciais na versão P-3A começaram a operar em 1961, até ao surgimento da nova versão P-3B.

A última versão do P-3, é conhecida como P-3C.

Todas as versões desta aeronave contam por sua vez com modernizações efectuadas que multiplicam as versões, todas elas com características distintas.

Pelo menos nos Estados Unidos, espera-se que esta aeronave venha a ser substituída pelo P-8 Poseidon, baseado no modelo B737 da Boeing.

EH-101 Merlin

Helicóptero de transporte (Agusta-Westland)

Dimensões:	Motores/ Potência
Comprimento: 19.3 M	3 x motores Rolls Royce T-M RTM 322-02
Envergadura: 18.6 M	Potência total: 5100 HP/CV
Altura: 6.61	
Peso / Cap. carga	Velocidade / Autonomia
Peso vazio: 10500 Kg	Velocidade Máxima: 309 Km/h
Peso máximo/descolagem: 15600 Kg	Máxima(nível do mar): Não disponível
Numero de suportes p/ armas: 2	De cruzeiro: 230 Km/h
Capacidade de carga/armamento: 4535 Kg	Autonomia standard /carregado : 800 Km
Tripulação : 3	Autonomia máxima / leve 1300 Km.
Passageiros: 30 a 40	Altitude máxima: Não disponível

- - -

Radares

- SELEX Sistemi APS-717(V)2 - Vigilância marítima (Alcance médio: 20Km)

Outros sistemas electrónicos

- FLIR Systems Star-Safire II/III (Sistema de vigilância electrónica)

- Telephonics/Griffon SDI-Secure Digital Intercom (Sistema de intercomunicação)

O EH-101, é originalmente um helicóptero para utilização a partir de navios. Tem a sua origem num projecto de cooperação entre a Itália e o Reino Unido para o desenvolvimento do helicóptero naval Sea King. O nome escolhido para o helicóptero (Merlin é nome de peixe) é indicativo disso. Em 1984, chegou-se a acordo sobre o financiamento do projecto.

O primeiro protótipo voou em 1987 e as primeiras encomendas foram de 66 unidades para o Reino Unido e 36 para a Itália (posteriormente reduzida para 16). Desde então desenvolveram-se várias versões, sendo as principais a versão naval e a versão para utilização pelo exército.

A versão naval, tem sub-versões específicas, de onde se destaca a versão AEW (Airborne Early Warning), que foi encomendada pela Itália (4 unidades) para operação a partir do seu porta-aviões.

O EH-101 é um dos mais modernos helicópteros presentemente em operação no mundo, e está equipado com sistemas de identificação de radar inimigo, até blindagem e protecção em Kevlar para áreas mais sensíveis ou trem de aterragem retráctil.

Está ao serviço em vários países, entre os quais o Reino Unido, a Itália, Portugal e a Dinamarca.

Dimensões:	Motores/ Potência
Comprimento: 29.79 M	4 x motores Rolls Royce/Allison T-56A
Envergadura: 40.41 M	Potência total: 19960 HP/CV
Altura: 11.65	
Peso / Cap. carga	Velocidade / Autonomia
Peso vazio: 36000 Kg	Velocidade Máxima: 589 Km/h
Peso máximo/descolagem: 70000 Kg	Máxima(nível do mar): Não disponível
Numero de suportes p/ armas: 0	De cruzeiro: 547 Km/h
Capacidade de carga/armamento: 18000 Kg	Autonomia standard /carregado : 3800 Km
Tripulação : 2+4	Autonomia máxima / leve 6480 Km.
Passageiros: 60 a 92	Altitude máxima: Não disponível

Radares

- Northrop-Grumman/Westinghouse AN/APN-241 - Multi-mod

O C-130H, é uma versão melhorada do C-130E, com novos motores e asas redesenhadas, além de electrónica renovada

Trata-se de um dos modelos C-130 mais utilizados e para muitos deles existem planos de modernização e reforço de me

Falcon-50

Transporte executivo/VIP ligeiro (Dassault-Aviation)

Dimensões:	Motores/ Potência
Comprimento: 18.52 M	3 x motores Garret TFE 731-3-1
Envergadura: 18.86 M	Potência total: 5000 Kgf
Altura: 6.97	
Peso / Cap. carga	Velocidade / Autonomia
Peso vazio: 9150 Kg	Velocidade Máxima: 887 Km/h
Peso máximo/descolagem: 18500 Kg	Máxima(nível do mar): Não disponível
Numero de suportes p/ armas: 0	De cruzeiro: 797 Km/h
Capacidade de carga/armamento: Kg	Autonomia standard /carregado : 5600 Km
Tripulação : 2	Autonomia máxima / leve 6000 Km.
Passageiros: 6 a 12	Altitude máxima: 15000 Metros

O Falcon 50 é uma versão «extendida» do Falcon 20, com o objectivo de o transformar num avião com capacidade

Mas a aeronave caracteriza-se não apenas pela sua maior dimensão, como também pelo facto de possuir três motores a

A utilização de três motores é considerada um factor adicional de segurança, e o maior alcance da aeronave, permite que

Informação genérica:

Família de aeronaves de transporte VIP / Civil, utilizada por militares e para transporte executivo.

Existem várias aeronaves relacionadas entre si entre as quais se destacam:

Falcon-20 (dois motores)

Falcon-50 (três motores)

Falcon-200 (dois motores)

Falcon-900 e 900EX. (três motores)

Postado por João M. Tomas dos Anjos